JOURNAL OFFICIEL

DU 29 JUILLET 1947

DÉBATS PARLEMENTAIRES

N° 83

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

SESSION DE 1947 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 48e SEANCE

Séance du Lundi 28 Juillet 1947.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Transmission d'un projet de loi.

3. — Réquisition de main-d'œuvre pour les exploitations agricoles. — Adoption sans débat d'un avis sur un projet de loi.

4. — Pensions d'invalidité. — Codification. — Adoption sans débat d'un avis sur un projet de loi.

5. — Budget ordinaire de l'exercice 1947 (dépenses civiles). — Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi.

Décret nommant un commissaire du Gouvernement.

Travaux publics et transports.

MM. Jean-Marie Thomas, rapporteur; Jules Moch, ministre des travaux publics et des transports; Bocher, Julien Brunhes, Robert Sérot, Georges Lacaze, Marrane.

Chap. 100: MM. le ministre des travaux publics et des transports, Poher, rapporteur général de la commission des finances. — Adoption.

Chap. 101: MM. le ministre des travaux publics et des transports, le rapporteur général. — Adoption.

Adoption des chapitres 102, 104 et 105.

Chap. 106: MM. le rapporteur général, le ministre des travaux publics et des transports. — Adoption.

Chap. 107: M. le rapporteur général. — Adoption.

Adoption des chapitres 108 à 111, 1112, 112 à 121, 1212, 122 à 124 et 152 à 154.

Chapitre 155: MM. Alex Roubert, président de la commission des finances; le ministre des travaux publics et des transports. — Adoption.

6. — Propositions de la conférence des présidents: MM. Hyvrard, Alex Roubert, président de la commission des finances. — Adoption.

7. — Budget ordinaire de l'exercice 1947 (dépenses civiles). — Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi.

Travaux publics et transports (suite).

Adoption du chapitre 156.

Chap. 157: M. Jean-Marie Thomas, rapporteur. — Adoption.

Adoption des chapitres 158 à 162, 165 à 170 et 300.

Chap. 301: M. Jules Moch, ministre des travaux publics et des transports. — Adoption.

Adoption des chapitres 302 à 305.

Chap. 306: M. le rapporteur. — Adoption.

Adoption du chapitre 307.

Chap. 308: MM. le ministre des travaux publics et des transports, le rapporteur. — Adoption.

Adoption des chapitres 308 à 311, 327 à 332, 335 à 343 et 345.

Chap. 346: amendement de MM. Bocher et Denvers. — MM. Denvers, Poher, rapporteur général de la commission des finances. M. le ministre des travaux publics. —

Adoption de l'article modifié et des articles 347 et 348.

Chap. 349: amendement de M. Denvers. — MM. Denvers, le ministre des travaux publics et des transports, Landaboure, le rapporteur général. — Retrait.

Adoption du chapitre et du chapitre 350.

Chap. 351: MM. Charles-Cros, le ministre des travaux publics et des transports. — Adoption.

Adoption des chapitres 354, 400, 4002, 401, 402 et 500 à 503.

Chap. 504: amendement de MM. Bocher et Denvers. — M. Bocher. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 505: amendements de M. Caspary et de M. Landaboure. — Discussion commune. — MM. Caspary, Landaboure, le rapporteur, le ministre des travaux publics et des transports. — Retrait des deux amendements.

Adoption du chapitre.

Adoption des chapitres 506, 5062, 507 à 512, 600, 601, 603 à 606 et 611 à 613.

Chap. 700: amendement de MM. Bocher et Denvers. — MM. Bocher, le ministre des travaux publics et des transports, le rapporteur général. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 701: amendement de MM. Bocher et Denvers. — MM. Denvers, le rapporteur général. — Retrait.

Adoption du chapitre et des chapitres 703 à 705.

8. — Explosion d'un navire à Brest. — Communication du Gouvernement. — M. Jules Moch, ministre des travaux publics et des transports; le président.

Présidence de M. Gaston Monnerville.

9. — Budget ordinaire de l'exercice 1947 (dépenses civiles). — Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi.

Décret nommant un commissaire du Gouvernement.

Travail et sécurité sociale.

M. Jules Boyer, rapporteur; Mme Devaud, MM. Hyvrard, Bernard Lafay, Amadou Doucouré, Vourch, Dassaud, Mme Brion, MM. Faustin Merle, Daniel Mayer, ministre du travail et de la sécurité sociale.

Chap. 100: amendement de M. Dassaud. — MM. Dassaud, Poher, rapporteur général de la commission des finances; le ministre du travail et de la sécurité sociale. — Retrait.

Adoption du chapitre modifié et des chapitres 101 à 108.

Chap. 109: amendement de M. Dassaud. — MM. Dassaud, le rapporteur. — Retrait.

Adoption du chapitre modifié et des chapitres 110 et 1102.

Chap. ancien 1103: amendement de M. Dassaud. — MM. Dassaud, le rapporteur général. — Adoption.

Adoption du chapitre 111.

Chap. 112: MM. le rapporteur, le ministre du travail et de la sécurité sociale. — Adoption.

Adoption des chapitres 113 à 119, 1192, 120 et 300 à 302.

Chap. 303: amendement de M. Bocher. — MM. Bocher, le rapporteur. — Rejet.

Adoption du chapitre et des chapitres 304, 305, 3052, 3053, 306 et 307.

Chap. ancien 308: amendement de M. Dassaud. — MM. Dassaud, le rapporteur, le ministre du travail et de la sécurité sociale, le rapporteur général. — Adoption.

Chap. 309: amendement de M. Dassaud. — M. le rapporteur général. — Adoption.

Adoption du chapitre et des chapitres 310 à 314.

Chap. 315: MM. Rosset, le rapporteur général. — Adoption.

Chap. 400: MM. Rosset, le ministre du travail et de la sécurité sociale. — Adoption.

Adoption des chapitres 401 à 409.

Chap. 410: amendement de M. Denvers. — MM. Denvers, le ministre du travail et de la sécurité sociale. — Retrait.

Adoption du chapitre et des chapitres 411 à 415, 500 et 501.

Chap. 502: amendement de M. Landry. — MM. Bernard Lafay, le rapporteur, le ministre du travail et de la sécurité sociale. — Adoption.

Adoption du chapitre et des chapitres 503, 600 à 605 et 700.

Chap. 701: amendement de M. Larribère. — MM. Larribère, le rapporteur, le ministre du travail et de la sécurité sociale, le rapporteur général. — Adoption.

Adoption du chapitre et des chapitres 702 à 705.

Chap. 706: amendements de M. Dassaud et de Mme Brion. — Discussion commune. — MM. Dassaud, le rapporteur. — Adoption des deux amendements.

Adoption du chapitre modifié.

Adoption des chapitres 707, 7072, 708, 709, 7092, 710 à 713, 7132, 714 à 719, 723 et 724.

10. — Dépôt d'un rapport.

11. — Retrait provisoire de l'ordre du jour de propositions de résolution.

12. — Règlement de l'ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. MARC GERBER, vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures et demie.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du samedi 26 juillet a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à proroger la loi n° 47-614 du 31 mars 1947 concernant l'indemnité mensuelle temporaire exceptionnelle et instituant un supplément temporaire pour charges de famille.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 472, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission du travail et de la sécurité sociale. (*Assentiment.*)

— 3 —

REQUISITION DE MAIN-D'ŒUVRE POUR LES EXPLOITATIONS AGRICOLES

Adoption sans débat d'un avis sur un projet de loi.

L'ordre du jour appelle le vote sans débat, conformément à l'article 34 du règlement, du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, tendant à constater la nullité de l'acte provisoirement applicable dit « loi du 31 décembre 1941 » portant réquisition de main-d'œuvre pour les exploitations agricoles.

Je donne lecture de l'article 1er.

« Art. 1er. — Est expressément constatée la nullité des actes de l'autorité de fait se disant gouvernement de l'Etat français dits :

« 1° Loi du 31 décembre 1941, relative à la réquisition de main-d'œuvre pour les exploitations agricoles ;

« 2° Loi du 23 mai 1943, assurant l'exploitation des terres abandonnées, incultes ou insuffisamment cultivées et portant réquisition et emploi de la main-d'œuvre agricole en tant qu'elle modifie l'acte précité par ses articles 6, 7 et 8.

« Toutefois, la constatation de cette nullité ne porte pas atteinte aux effets découlant de l'application des dispositions visées aux alinéas 1er et 2° ci-dessus, antérieurs à la mise en vigueur de la présente loi. » (*Adopté.*)

« Art. 2. — Est abrogé le décret du 23 février 1940 portant réquisition des exploitants ruraux, des salariés agricoles et des artisans ruraux de toutes catégories. » (*Adopté.*)

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 4 —

PENSIONS D'INVALIDITE. — CODIFICATION

Adoption sans débat d'un avis sur un projet de loi.

L'ordre du jour appelle le vote sans débat, conformément à l'article 34 du règlement du projet le loi adopté par l'Assemblée nationale relatif à la codification des textes législatifs concernant les pensions militaires d'invalidité et les diverses pensions d'invalidité soumises à un régime analogue.

Je donne lecture de l'article unique.

« *Article unique.* — Des décrets, pris sur le rapport du ministre des anciens combattants et victimes de la guerre et contresignés par les ministres intéressés, codifieront les dispositions des lois, ordonnances et décrets en matière législative relatives aux pensions militaires d'invalidité et aux diverses pensions d'invalidité soumises à un régime analogue, ainsi qu'aux avantages accessoires accordés aux bénéficiaires desdites pensions.

« Ces décrets pourront apporter aux textes en vigueur les adaptations de forme rendues nécessaires par le travail de codification. »

Je mets aux voix l'avis sur le projet de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 5 —

DEPENSES DU BUDGET ORDINAIRE DE L'EXERCICE 1947 (SERVICES CIVILS)

Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, portant fixation des crédits applicables aux dépenses du budget ordinaire de l'exercice 1947 (dépenses civiles).

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

M. le président. Nous abordons le budget des travaux publics et des transports.

Avant d'ouvrir la discussion, je dois faire connaître au Conseil que j'ai reçu de M. le président du conseil un décret nommant en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister M. le ministre des travaux publics et des transports:

M. Besnard, chef de service adjoint au directeur général des chemins de fer et des transports.

Acte est donné de cette communication.

Je dois informer le Conseil de la République que la conférence des présidents, dans sa séance d'aujourd'hui, a fixé comme suit le temps de parole attribué aux différents groupes pour la discussion générale du budget des travaux publics et des transports:

Groupe communiste et apparentés: 25 minutes.

Groupe socialiste S.F.I.O.: 20 minutes.

Groupe du rassemblement des gauches républicaines: 20 minutes.

Groupe du mouvement républicain populaire: 15 minutes.

Groupe du parti républicain de la liberté: 15 minutes.

Groupe des républicains indépendants et apparentés: 10 minutes.

La parole, dans la discussion générale, est à M. Jean-Marie Thomas, rapporteur.

M. Jean-Marie Thomas, *rapporteur du budget des travaux publics et des transports.* Mesdames, messieurs, je me contenterai de résumer rapidement les principales observations qui ont été faites par la commission des finances du Conseil de la République à propos du budget des travaux publics.

Tout d'abord, la commission des finances a été unanime à constater que le budget des travaux publics a été établi d'une façon sérieuse, avec le souci d'ajuster les crédits aux besoins et aux possibilités, et je suis heureux d'en féliciter le ministre et son administration. (*Applaudissements.*)

Tout au plus, la commission s'est-elle néanmoins étonnée qu'il y ait un chapitre pour mémoire intitulé « Subvention à la Société nationale des chemins de fer français ». Elle serait très heureuse, à ce sujet, d'avoir quelques explications que, j'en suis sûr, le ministre ne manquera point de nous donner.

Mais dans l'ensemble, je le répète, nous avons trouvé un budget établi avec la plus grande probité et sur lequel, par conséquent, nous nous sommes bien gardés de faire porter des réductions massives; d'autant plus que nous avons, en l'examinant, souvent regretté, au contraire, que les crédits soient insuffisants.

Pour ma part, j'ai condamné cette méthode qui a fait préparer l'équilibre du budget par des abattements de 7 p. 100 proportionnels à tous les budgets, sans tenir compte de la matière qu'ils contiennent.

Il y a, en effet, des dépenses qu'il est facile de comprimer; il y en a d'autres pour lesquelles la diminution n'est qu'un leurre et ne permet pas de réaliser de véritables économies.

C'est ainsi qu'on a réduit de quelque 700.000 francs les crédits du chapitre 346 afférents aux routes et aux ponts. Or, les réparations qui ne seront point faites cette année devront l'être dans les années suivantes, et un mauvais entretien des routes amène des dépenses supplémentaires par la suite.

Au lieu d'une économie, on aura, à la vérité, des routes mal entretenues et, pour l'avenir, la nécessité d'engager des crédits plus importants.

D'autre part, nous avons été assez inquiets de voir au chapitre 348, relatif à la navigation intérieure, une réduction massive, opérée par lettre rectificative.

Le Gouvernement avait demandé un crédit initial d'un milliard qui a été réduit

de 250 millions et nous nous demandons si, là aussi, il s'agit bien d'une économie véritable.

Il est tout à fait nécessaire que nos canaux soient tenus en bon état, pour que nous puissions utiliser au maximum la navigation intérieure.

D'un autre côté, si, mal entretenues, les digues laissent passer des infiltrations, il peut en résulter des dégâts dont les conséquences entraîneront des dépenses très supérieures aux économies ainsi réalisées.

M. Jules Moch, *ministre des travaux publics et des transports.* Voulez-vous me permettre un mot ?

M. le rapporteur. Très volontiers.

M. le ministre des travaux publics. Le crédit primitif, qui était de 1 milliard, a été ramené à 850 millions, soit une réduction de 150, et non pas de 250 millions.

M. le rapporteur. En effet, monsieur le ministre, je m'excuse de cette erreur.

M. le ministre des travaux publics. La raison pour laquelle j'ai accepté une réduction assez forte sur ce chapitre, je vais la confesser au Conseil de la République.

C'est un des rares chapitres où il est difficile de distinguer les travaux d'entretien des travaux de renouvellement.

J'ai certaines réserves au budget extraordinaire et précisément pour les canaux mal entretenus dont vous parlez, l'ingénieur en chef a souvent beaucoup de mal à reconnaître s'il s'agit d'un crédit d'entretien ordinaire ou d'un crédit d'entretien différé du temps de guerre, c'est-à-dire en fait de renouvellement.

Ainsi, nous ne serons pas gênés, malgré les apparences contraires, et nous assurerons l'entretien normal des canaux, je puis vous en donner l'assurance.

M. le rapporteur. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir ainsi apaisé nos inquiétudes.

Je présume que si j'exprimais mon étonnement de voir que le crédit du chapitre sur l'entretien des ports maritimes ait été réduit de 50 millions de francs, vous me feriez une réponse analogue, à savoir que vous avez dans le budget extraordinaire d'entretien et d'équipement des crédits qui vous permettront peut-être de désensabler et d'entretenir nos ports.

Ces travaux, ainsi que vous l'avez déjà remarqué lors du débat qui a eu lieu sur le budget extraordinaire, sont une nécessité vitale pour la France, puisqu'ils permettront de diminuer les frais de manutention et de main-d'œuvre, peut-être d'éviter parfois de payer un surfret et même d'éviter que certains bateaux ne soient détournés de nos ports et n'aillent décharger leurs cargaisons dans des ports étrangers.

Nous avons aussi pensé que parmi tous ces travaux utiles il convient de marquer un ordre de priorité, d'urgence.

C'est pourquoi la commission s'est étonnée que des crédits aussi élevés aient été accordés à titre de subvention pour l'entretien des chaussées de Paris.

Non point que nous voulions critiquer les travaux entrepris dans les rues parisiennes, dont nous savons bien qu'elles ont été très mal entretenues pendant l'occupation et qu'elles sont dans un état souvent désastreux.

Mais à chaque instant les voies de la capitale sont coupées par des travaux très importants, et nous n'avons pas pu nous empêcher de penser — c'est en tout cas le sentiment que la majorité, pour ne pas dire l'unanimité, de la commission des finances m'a prié d'exposer à cette tribune — qu'il y a des travaux plus importants, comme par exemple la construction de maisons pour les sinistrés, et que, dans ces conditions, il convenait de diminuer quelque peu ce crédit.

C'est pourquoi la commission vous proposera un abattement de 3.220.000 francs sur le chapitre 564.

En ce qui concerne les fonctionnaires du ministère des travaux publics, la commission propose de rétablir un certain nombre de crédits qui avaient été diminués par l'Assemblée nationale.

Celle-ci, en effet, avait opéré un abattement assez important, car elle estimait que le traitement moyen était trop élevé et craignait que cela ne permît au ministre d'accorder à ces fonctionnaires un avancement trop rapide.

Or, dans les ponts et chaussées, particulièrement pour les ingénieurs des travaux publics de l'Etat, l'avancement est bien moins rapide que dans les corps de fonctionnaires similaires d'autres administrations. Nous avons donc pensé qu'il convenait de rétablir le crédit qui avait été diminué par l'Assemblée nationale.

Mais, d'autre part, la commission des finances a appliqué une règle qu'elle avait adoptée au début de ses travaux et qui s'impose à tous les budgets.

Elle a opéré un abattement de 5 p. 100 sur toutes les indemnités de fonctions qui s'ajoutent au traitement. En effet, le sentiment de la commission n'est certes pas que les hauts fonctionnaires sont trop payés; ils font preuve de compétence, ils fournissent un travail assidu, avec un dévouement que nous sommes prêts à reconnaître. Mais la commission pense qu'il convient de les reclasser, dans le statut de la fonction publique, de telle façon qu'ils aient un traitement afférent à leur compétence et à leur responsabilité et qu'il ne convient pas de les payer par des indemnités qui sont en réalité des surtraitements.

D'ailleurs, monsieur le ministre, la question vous sera posée tout à l'heure, au moment où le chapitre sera en discussion. Peut-être, si vous pouvez nous donner les apaisements que nous demandons, la commission pourra-t-elle, après avoir entendu vos explications, rétablir les crédits ainsi abattus. Elle est prête à le faire, ainsi que M. le rapporteur général le précisera tout à l'heure.

Au passage, je me permets d'indiquer que nous avons, avec plaisir, vu inscrit au chapitre 307 des crédits qui permettront enfin d'accorder le repos hebdomadaire aux éclusiers et aux gardes de navigation.

C'est la réalisation d'une réforme qui est demandée depuis longtemps. Je crois que les éclusiers et assimilés étaient les seuls, parmi les travailleurs, qui n'avaient pas la possibilité de bénéficier du repos hebdomadaire. Aujourd'hui, cette réforme est accomplie. Nous la saluons au passage et nous nous en félicitons.

En ce qui concerne les ouvriers permanents des phares et ateliers des ponts et chaussées, le chapitre 1212 ne figure que pour mémoire, parce que ces ouvriers sont encore payés sur fonds de travaux. La commission pense qu'il serait nécessaire de les payer sur un crédit budgétaire distinct; elle estime aussi d'ailleurs qu'il conviendrait de les admettre à bénéficier de la législation sur les retraites.

Nous pensons enfin — je ne fais que le signaler au passage, car ce n'est pas le lieu d'engager un débat approfondi à ce sujet — qu'il conviendrait que le projet de loi qui doit réorganiser le service des examens du permis de conduire soit enfin déposé par le ministre et discuté par les Assemblées.

Il faudrait qu'une décision soit prise avant le 31 décembre soit pour la reconduction de la convention passée avec l'Union nationale des associations de tourisme, que vous avez, monsieur le ministre, dénoncée en novembre dernier, soit pour l'adoption d'une autre solution, qui aurait notre préférence, et qui consisterait à faire passer les examens du permis de conduire sous le contrôle de l'Etat, à la condition qu'il n'en résulte pas pour celui-ci une dépense supplémentaire.

Je voudrais enfin attirer l'attention du Conseil et de M. le ministre sur une situation qui ne touche que 200 ouvriers environ, mais qui est toutefois importante parce qu'elle constitue — le mot n'est pas trop fort — un véritable scandale.

Je veux parler du chapitre 306, sur lequel nous avons opéré une réduction indicative de 1.000 francs, afin que ce problème soit examiné sérieusement par le Gouvernement.

Il s'agit de l'indemnité allouée aux gardiens de phare pour les vivres de mer. Cette indemnité se montait, avant la guerre à 3 francs 75 par jour; elle est portée aujourd'hui à 9 francs.

Mes chers collègues, ces gardiens de phare qui passent trois semaines par mois dans un phare et qui doivent emporter des vivres qui puissent se conserver, ne peuvent vraiment pas se nourrir d'une façon normale avec 9 francs par jour.

M. Marrane. Il faudrait qu'ils fassent grève pour obtenir satisfaction!

M. le rapporteur. C'est peut-être justement ce qu'il leur est difficile de faire, parce qu'ils sont trop peu nombreux et fort disséminés sur les côtes. Ils ne sont qu'environ deux cents, je crois.

M. le ministre des travaux publics. Ils ont surtout une tâche de sécurité qui interdit toute espèce de grève. (*Applaudissements.*)

M. Marrane. Alors donnez-leur satisfaction!

M. le rapporteur. J'ajoute d'ailleurs qu'à ma connaissance ils n'ont pas du tout l'intention de faire grève. Et c'est une raison supplémentaire pour que le Gouvernement examine avec bienveillance leurs revendications, qui sont vraiment très justifiées.

Ni le Conseil de la République, ni même l'Assemblée nationale, ne peut se permettre d'augmenter les crédits sollicités par le Gouvernement. Nous demandons donc à M. le ministre des travaux publics de se mettre d'accord avec son collègue des finances pour que, très rapidement, on lui accorde le crédit de un ou deux millions qui serait nécessaire pour que les gardiens de phare aient enfin une indemnité de vivres en mer décente.

Telles sont, mes chers collègues, les observations d'ensemble que je voulais présenter.

Nous avons relevé certains crédits qui avaient été diminués par l'Assemblée nationale, en restant, bien entendu, dans le cadre des demandes de crédits faites par le Gouvernement, pour ne pas sortir de notre rôle constitutionnel.

Nous avons regretté, sur certains points, de ne pas avoir la possibilité de pallier des insuffisances de crédits que je vous ai signalées il y a un instant.

Votre commission vous demande d'adopter l'ensemble de ce budget dont le montant est de 12.637.640.000 francs, diminué au total de 14.633.000 francs sur les chiffres adoptés par l'Assemblée nationale. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Joseph Bocher.

M. Joseph Bocher. Au nom du groupe socialiste, je déclare que nous sommes d'accord sur ce budget, en général, mais, comme nous avons l'intention de déposer

un certain nombre d'amendements, c'est à ce moment-là que nous interviendrons.

Je n'insisterai donc pas davantage dans la discussion générale.

M. le président. La parole est à M. Julien Brunhes.

M. Julien Brunhes. Mesdames, messieurs, je tiens à vous dire tout d'abord, monsieur le ministre, que je n'interviens pas comme président de la commission des moyens de communications, mais au nom de mon groupe et à titre personnel, et sur un plan purement technique pour vous demander quelques renseignements qui m'intéressent, en ce qui concerne l'équilibre du budget de la société nationale des chemin de fer français.

En effet, vous nous avez dit — et nous n'avons que des raisons de vous croire — qu'il n'y avait pas cette année de déficit d'exploitation, ou que du moins il serait de l'ordre de 1 milliard, ou 1 milliard et demi.

D'autre part, nous savons que les augmentations de salaires — justifiées et nécessaires — que vous avez accordées et les reclassements correspondent à une augmention de dépenses de 11 milliards au moins. Or, après avoir relevé hebdomadairement les recettes des réseaux, on arrive pour 1946 à 52 semaines de recettes voyageurs donnant en gros 33 milliards; à 52 semaines de recettes marchandises donnant en gros 56 milliards, soit un total d'à peu près 89 milliards; et, d'autre part, une statistique officielle du ministère des travaux publics faisait ressortir une dépense totale de l'ordre de 123 milliards. Le déficit d'exploitation n'est pas en cause; il s'agit de savoir dans quelle mesure l'ensemble du pays contribue aux dépenses de la Société nationale des chemins de fer français.

Il semble que ce total représente un déficit de l'ordre de 34 milliards ou plutôt une perte pour 1946, dans laquelle entrent sûrement les 4 milliards résultant de la charge des emprunts émis, les 12 milliards correspondant à l'indemnité compensatrice due par l'Etat en échange de son refus de majorer les tarifs, et 17 milliards qui figuraient au début de 1946 dans le bilan de la Société nationale des chemins de fer français aux postes « provision pour travaux divers et fonds de renouvellement ».

Ces 17 milliards ont été rayés des comptes de 1946.

Du point de vue juridique, la Société nationale des chemins de fer français avait parfaitement le droit de le faire, mais il est évident qu'elle n'a plus cette somme à sa disposition et que celle-ci peut être considérée comme ayant disparu en 1946.

Je ne pose pas le problème des compétences en ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français. Vous avez en effet la chance, monsieur le ministre, d'avoir une des administrations qui a l'état-major le plus brillant, le plus intelligent et le plus compétent à tous les degrés. Tout le monde reconnaît aussi son patriotisme et son courage.

Il ne s'agit donc pas de critiquer par principe, mais simplement de se demander si la politique suivie par la Société nationale des chemins de fer français ne se trouve pas empiéter d'avance sur les accords de coordination entre les différents modes de transports que vous aurez sans doute, monsieur le ministre, à soumettre au Parlement d'ici quelques mois, parce que les accords précédents arrivent à échéance, soit le 31 décembre 1947, soit le 31 mars 1948.

La politique actuelle semble donc une pré-coordination. Je suis persuadé de la profonde honnêteté des fonctionnaires supérieurs de la Société nationale des chemins de fer français qui se sont occupé de cette question, mais ils ont le désir, dans le fond parfaitement compréhensible, d'essayer de récupérer la totalité du trafic qu'auraient pu prendre au rail les autres modes de transport.

Je vous dirai très simplement que nous serions d'accord pour que ce trafic soit récupéré par les réseaux si nous avions la certitude que cela ne se traduise pas par des pertes pour la collectivité française.

Il y a des exemples, et vous les connaissez mieux que quiconque, monsieur le ministre, qui prouvent que des baisses de tarif semblent avoir été faites uniquepour détruire la concurrence routière et fluviale.

C'est par exemple le cas des hydrocarbures sur la Basse-Seine.

Pour ces hydrocarbures, par dix tonnes, à 25 kilomètres de distance, le tarif est en hausse de 21 p. 100, à 100 kilomètres de distance, il est en baisse de 28 p. 100. Cette baisse est uniquement destinée à tuer la concurrence.

Enfin, si l'on ne reproche pas aux réseaux d'essayer de reprendre leur trafic, il faut tout de même dire qu'il y a certaines formules dans leur tarification qui sont très inquiétantes pour leurs concurrents, par exemple les tarifs de fidélité qui s'appliquent à certaines grandes firmes.

Je peux citer un exemple précis et pratique: quand on voit deux transporteurs routiers faisant le trafic de la margarine perdre ce trafic qui constitue l'élément essentiel de leur activité, parce que les tarifs depuis le 17 mars ont baissé de 750 à 500 francs la tonne sur 200 kilomètres, on constate que cette baisse de 200 francs par tonne ne s'est pas répercutée sur le prix de la marchandise vendue, et qu'elle a été faite en baptisant la margarine « graisse non dénommée ».

Ceci, monsieur le ministre, ne s'adresse pas uniquement à vous, mais je le dis surtout pour ceux de vos collègues qui fixent les prix et surtout pour M. le ministre de l'économie nationale.

Si les baisses de tarifs que pratique la Société nationale des chemins de fer français et qui se trouvent en fait enlever certains trafics à des concurrents, ne se répercutent par sur les prix aux consommateurs, je ne vois pas l'intérêt que cette opération présente, sinon une perte de recettes pour tous. Je pourrais vous citer beaucoup d'autres exemples analogues.

Un autre point grave est le suivant: il ne faudrait pas que, par des baisses de tarif importantes, on pût enlever aux usagers la possibilité de choisir le mode de transport qu'ils préfèrent utiliser.

J'ai été très étonné de voir une circulaire de votre collègue, M. le ministre de l'intérieur, spécifier à tous les fonctionnaires de ce département que leur déménagement ne leur serait remboursé que par fer. Pourquoi ?

Y a-t-il vraiment une raison majeure ? Est-ce que ce sera uniquement une obligation de transporter ces meubles par fer ? On oublie qu'il y a d'autres avantages en passant par la route, avantages qui ne se chiffrent peut-être pas de la même façon, mais qui sont importants.

Une mère de famille nombreuse, par exemple, qui déménage et qui, le lendemain ou le soir même, trouve à son nouveau domicile son mobilier en place évite des frais considérables; et il n'est pas douteux qu'il est regrettable que l'administration lui dise: « Tant pis, on ne vous remboursera que le tarif par fer. »

M. le ministre des travaux publics. Est-ce qu'il est dit que l'on ne remboursera que si le déménagement est fait par fer, ou qu'on ne remboursera qu'au tarif du fer ?

M. Julien Brunhes. Cette circulaire dit, monsieur le ministre, qu'on ne remboursera que le déménagement par fer et que dans certains cas, où l'administration aurait autorisé un déménagement par route, on remboursera seulement le prix du déménagement par fer.

Mais il faut pour cela avoir demandé des autorisations spéciales qui sont, vous le savez, très longues à venir.

J'essaie de m'élever au dessus du problème personnel des transporteurs de toutes sortes, et s'il est prouvé que l'essai de reprendre le monopole de fait des transports en France par la Société nationale des chemins de fer français ne nuit en rien à la collestivité, je crois qu'ici tout le monde serait d'accord pour considérer que les autres modes de transports n'ont qu'à s'adapter à une nouvelle formule.

Malheureusement il est certain qu'actuellement les conditions d'une loyale concurrence ne sont pas remplies.

Ce n'est pas seulement votre ministère, mais d'autres, qui détiennent la possibilité pour les transporteurs ou pour les bateliers de remplacer leur matériel, de le réparer et d'obtenir pour cela les métaux, les bois, les facilités de toutes sortes indispensables.

La coordination des transports est en ce moment viciée par le fait que ceux qui pourraient utiliser les modes de transport autres que le rail sont tous les jours arrêtés soit par le manque de matières premières, de pneus par exemple, soit par d'autres causes, et souvent même simplement par leur propre responsabilité financière et par les règlements hérités de la période d'occupation et non encore abrogés.

Or, si la S. N. C. F. a magnifiquement travaillé pour reconstruire, avec l'aide du ministère des travaux publics et d'un certain nombre de sociétés privées, les ponts et les voies, permettant la remise en état de son trafic, il faut remarquer qu'il y a cependant des dépenses que je qualifierai de somptuaires; on voit certaines gares, certains ateliers qui ont été refaits et dont on sait que pratiquement il faudra vraisemblablement les supprimer un jour. Or, monsieur le ministre, à Saint-Malo, il y a un mois, vous répétiez que sur un réseau total de 40.000 kilomètres de voies ferrées, 20.000 sont déficitaires.

Sur ces dernières lignes, la moitié environ ne peut être remplacée, en raison d'embranchements d'usines à trafic lourd, mais l'autre moitié correspond à des trafics qui pourraient être assurés par la route, et peut-être supprimés.

J'ai l'impression que d'autres dépenses sont exagérées, par exemple sur la voie de Paris à Nice. Je ne vous reproche pas d'améliorer cette ligne, car elle rapporte plus à la Société nationale des chemins de fer français, mais on pourrait cependant réaliser quelques économies.

Car, quand on examine la dépense à engager pour gagner une heure sur le trajet de quatorze heures de Paris à Nice, on se demande si la Société nationale des chemins de fer français doit commander des machines extrêmement rapides aux Etats-Unis.

Nous sommes tous persuadés que d'ici quelques années le trajet Paris-Nice se fera en avion en deux heures et si l'on doit investir des sommes importantes qui manqueront dans notre budget, ou même aux chemins de fer, — le président de la commission ne dira pas le contraire — elles seraient mieux utilisées à d'autres fins.

Je voudrais vous dire, en terminant, que

votre budget des travaux publics, que nous avons examiné de très près, est un de ceux qui sont présentés avec le plus de sérieux, parce que vous avez la chance d'avoir un corps de fonctionnaires qui est probablement, à tous les degrés, le meilleur de France, et c'est ne faire injure à aucun ministère que de souligner sa valeur humaine et sa valeur technique de tout premier ordre. Il ne s'agit nullement, croyez-le bien, dans notre esprit, de critiques vaines et injustifiées.

M. Mammonat. Ce sont les fonctionnaires les plus mal payés.

M. Julien Brunhes. M. le rapporteur nous disait tout à l'heure qu'il y a un certain nombre de postes dont nous aurions été heureux d'augmenter les crédits. Croyez bien, monsieur le ministre, que si je vous ai demandé des précisions sur les chemins de fer, c'est parce que nous avons le souci de voir se faire une coordination qui soit efficace et qui, surtout, soit conforme au goût du public et corresponde à l'intérêt général. Or, des mesures de précoordination ont été prises sous forme de tarifs, ce qui se répercute sur toute l'économie nationale.

Comme j'aperçois à vos côtés M. le directeur des routes, je tiens à rendre hommage aux efforts que lui-même et ses services ont faits pour mettre la voirie française en état. Quand on compare les résultats aux moyens médiocres dont on disposait, on pense que nous ne devons pas nous contenter de critiquer M. le ministre au sujet de son budget, mais aussi que nous pouvons le féliciter pour le bon travail effectué par certains des grands services de son ministère. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Sérot.

M. Robert Sérot. M. Brunhes vient de parler de certains aspects de la coordination du rail et de la route.

Je désirerais profiter de cette circonstance pour demander à M. le ministre quand et dans quelles conditions ce grave problème de la coordination du rail et de la route pourra être résolu.

Je voudrais en particulier insister sur le fait qu'un certain nombre de conseils généraux ont dû avant la dernière guerre, souscrire, avec les plus grandes réserves à la coordination qui, dans une certaine mesure, leur était imposée.

Le maintien de cette méthode serait contraire à l'intérêt général comme à l'esprit de la Constitution.

Dans l'élaboration du système de la coordination du rail et de la route, je demande à M. le ministre des travaux public de bien vouloir réserver une place importante, la place qui lui revient, à l'avis des assemblées départementales.

M. le président. La parole est à M. Lacaze.

M. Georges Lacaze. Mesdames, messieurs, monsieur le ministre, au cours de la discussion de ce budget, je voudrais, au nom du groupe communiste, donner quelques explications et en même temps obtenir quelques renseignements.

Il est incontestable, comme on vient de le souligner, que l'état actuel de l'ensemble des transports français, chemins de fer et routes, démontre que, dans cette branche de notre économie, nous avons en très peu de temps amélioré d'une façon sensible la situation que la guerre avait laissée. Aucun Français de bonne foi — et les étrangers, même les Américains, pourtant accoutumés à réaliser des choses remarquables, le reconnaissent aussi — personne ne peut se refuser à constater la rapidité avec laquelle notre réseau ferroviaire a été remis en état.

Cela a été dû à l'effort d'ensemble des ouvriers et des techniciens, auxquels notre parti a rendu et continue à rendre hommage. N'oublions pas que le développement de nos chemins de fer a contribué à améliorer la situation économique, car on ne peut concevoir l'une sans l'autre.

Mais, devant le labeur remarquable accompli par les ouvriers et par les techniciens pour un progrès toujours plus grand de nos chemins de fer, nous devons admettre que des satisfactions doivent être données à ceux qui, par leur exemple, ont montré qu'ils étaient à la pointe du combat, d'abord pendant la guerre en luttant contre les Boches, puis en substituant à cet héroïsme militaire une autre forme d'héroïsme non moins remarquable, par leur ardeur au travail pour le relèvement de notre pays. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Aussi sommes-nous obligés de constater, et je le dis à M. le ministre des travaux publics et des transports qui y faisait allusion tout à l'heure, que ces primes touchées par certains employés sont vraiment minimes.

Il y a un mois, j'avais entre les mains une feuille de paye d'une éclusière de Blainville-au-Miroir, dans la Meurthe-et-Moselle, sur laquelle je pouvais lire un salaire de 2.491 francs par mois.

De pareils salaires sont inadmissibles, parce que, avec une telle somme, il est impossible à un travailleur de vivre décemment et d'élever sa famille.

On vient nous dire que, étant donné la responsabilité de ces employés, ceux-ci ne doivent pas faire grève.

Nous déclarons alors très nettement qu'il s'agit de leur donner satisfaction, car nous serons obligés d'interpréter de telles paroles comme un chantage à la misère.

Il reste beaucoup à faire; il reste à coordonner l'ensemble des transports français — ce qui est un élément décisif — à déterminer le secteur, la région, la contrée où l'on doit substituer la route à la voie ferrée, où l'on doit utiliser de préférence les canaux. Il faut bien le reconnaître, c'est cette dernière branche qui est la plus en retard.

Tout à l'heure, M. le ministre déclarait: « L'état de nos canaux est tel qu'on ne sait pas à quel chapitre affecter tel ou tel crédit, à titre d'entretien ou à titre différé. » Je considère cela comme une astuce.

Nous constatons que l'ensemble de nos canaux est dans un état qui est loin d'être brillant. Lorsqu'on sait que, du point de vue économique, nos canaux représentent encore le moyen de transport le moins cher, nous pensons qu'il faudra se pencher très sérieusement sur ce problème et prendre très rapidement toutes mesures pour remettre nos canaux en état.

Après M. Brunhes, je voudrais dire que, lorsque je voyage chaque semaine sur cette ligne de l'Est, où, s'ils ne circulent pas à la même vitesse qu'ant la guerre, les trains fonctionnent malgré tout dans d'excellentes conditions, je vois que toute une série de travaux de grande envergure sont entrepris.

Je ne prétends pas qu'ils ne sont pas nécessaires; mais, dans la période présente, alors que dans ces mêmes régions des dizaines et des centaines de maisons sont détruites, quand je vois les formidables travaux d'extension qui sont entrepris dans certaines gares, je suis en droit de penser qu'on a peut-être eu raison d'accorder des millions, des matières premières, du fer et de l'acier pour reconstruire les chemins de fer, mais, puisqu'ils donnent à peu près satisfaction à notre économie, il conviendrait peut-être de limiter un peu ces dépenses, quand elles ne sont pas d'une importance vitale immédiate, et d'utiliser ces crédits à d'autres fins plus utiles à l'économie de notre pays.

D'autre part, je voudrais demander à M. le ministre si nous sommes en possession de tout notre matériel français et si, par exemple, on n'aurait pas oublié en Allemagne des locomotives et des wagons, qui devraient nous être rendus.

Je voudrais obtenir ces précisions. Nous savons très bien que notre parc de matériel ferroviaire est loin d'être ce qu'il était avant la guerre. Nous savons fort bien qu'il est légèrement supérieur à 50 p. 100, ce qui n'a pas empêché les travailleurs du rail d'assurer des tâches égales et même légèrement supérieures à celles de 1938.

Voilà dans quel état d'esprit le groupe communiste abordera la discussion du budget des travaux publics et des transports. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Jules Moch, *ministre des travaux publics et des transports.* Mesdames, messieurs, je voudrais me borner à de très brèves observations, les questions posées se rapportant chacune à un chapitre, je ne les reprendrai qu'au moment de l'examen du chapitre correspondant.

M. le rapporteur m'a parlé des gardiens de phare. Un décret est prêt; il est actuellement soumis au contrôle des dépenses engagées, et le sera, immédiatement après, au ministre des finances. Il augmente très sensiblement les taux actuels des allocations dont il a parlé, puisque ceux-ci passeront de 8, 9 et 14 francs selon les phares, à 50, 65 et 80 francs. Je n'ai pas l'impression que le ministère des finances doive présenter des objections à ce texte, lorsqu'il sera soumis à cette administration.

L'entretien des chaussées de Paris n'incombe pas au ministère des travaux publics. Il y a un service particulier, à la ville de Paris, dirigé par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de la Seine. Les rapports entre les deux services sont le résultat d'un accord entre l'Etat et à la ville de Paris, en vertu duquel une subvention est due, qui est non pas forfaitaire, mais variable et fixée annuellement en fonction des prix d'un certain nombre de produits, prix du mètre carré de pavage, etc., de sorte que, si vous supprimez 3 millions sur ce chapitre, l'Etat risquera de manquer à sa parole, sans avoir de contrepartie sur l'action de la Ville, puisque c'est celle-ci qui fixe elle-même le nombre des traversées de routes nationales qu'elle entretient en même temps que son réseau propre.

Une question plus générale m'a été posée en ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer. Je pensais qu'elle ne viendrait pas en discussion aujourd'hui, puisqu'il s'agit du budget des travaux publics, mais je ne demande pas mieux que de donner des chiffres, officiels maintenant, pour l'exercice 1946.

Les dépenses figurant au compte d'exploitation — je rappelle que la Société nationale des chemins de fer français a un compte d'exploitation et un compte d'investissements, ce dernier comprenant, d'une part, les dépenses de reconstruction et, d'autre part, les dépenses d'établissement et de travaux complémentaires — ces dépenses d'exploitation, pour 1946, se sont élevées au total à 105 milliards, dont 51 milliards et demi de dépenses de personnel proprement dites et 12 milliards et

demi de charges sociales, qui sont aussi des dépenses de personnel, les autres dépenses: charbon, électricité, entretien courant du matériel et des installations, etc., forment un total de 41 milliards.

Les recettes ont atteint, au cours du même exercice, 103.700 millions et le budget de 1946 s'est ainsi soldé par un déficit de 1.300 millions, pour une masse budgétaire de 105 milliards.

Au début de 1946, la Société nationale des chemins de fer français estimant probable un déficit en fin d'année, avait demandé une augmentation de tarif en vertu du texte même de la convention qui l'a créée. La convention du 31 août 1937 qui a d'ailleurs repris dans quelques-unes de ses lignes générales les dispositions de la convention de 1921 avec les grands réseaux, prévoit que lorsque le Gouvernement refuse une augmentation de tarif ou impose une baisse de tarif pour des raisons qui échappent à la Société nationale des chemins de fer français mais qui peuvent être des raisons d'économie générale, ce refus ou cette imposition entraîne l'ouverture, au profit de la Société nationale des chemins de fer français d'une créance sur l'Etat dont le montant est égal à la perte de recette correspondante.

L'Etat doit donc à la Société nationale des chemins de fer français une indemnité compensatrice au titre du début de l'année 1946, car il est exact qu'à cette époque je n'ai pu souscrire complètement aux demandes d'augmentation des tarifs de la Société nationale des chemins de fer français, bien que je fusse décidé à profiter des premières occasions économiques favorables pour élever les tarifs à un niveau simplement raisonnable.

Cette indemnité compensatrice, qui est de 4.300 millions pour 1946, est inscrite en recettes dans les écritures de la Société nationale des chemins de fer français puisqu'elle correspond à une somme que la Société nationale des chemins de fer français aurait effectivement touchée si l'Etat l'avait autorisée à faire des augmentations.

Les augmentations demandées en janvier ayant été accordées un peu plus tard. Ladite indemnité compensatrice a cessé alors de jouer.

Il est bien entendu aussi que j'ai autorisé la Société nationale des chemins de fer français à ne pas constituer cette année — et je le dis tout de suite au Conseil de la République — à ne pas constituer, les années prochaines, de provision pour renouvellement ou entretien différé.

Un industriel a le devoir de créer de telles provisions, mais en les prélevant sur ses bénéfices, non en empruntant pour y parvenir.

J'ai appliqué à la Société nationale des chemins de fer français cette règle qui me paraît s'imposer en matière de gestion de sociétés.

Lorsque la Société nationale des chemins de fer français le pourra, elle reconstituera, dans la mesure nécessaire, les provisions en question, mais en attendant, elle ne doit pas les emprunter à la trésorerie obérée de l'Etat.

C'est sur ces bases que le déficit de 1946 a atteint cette valeur très faible de 1.300 millions, sur plus de cent milliards de recettes et de dépenses.

Pour 1947, les chiffres, récemment revisés, s'élèvent, en ce qui concerne les dépenses de personnel, à 70 milliards et les charges sociales à 17 milliards, soit au total à 88 milliards de francs. A ces dépenses de personnel et de charges sociales s'ajoutent toutes les autres dépenses pour un total de 54 milliards. Telles sont les prévisions que l'on peut faire actuellement pour l'exercice en cours. Ainsi le total des dépenses probables pour 1947 — non compris les charges du capital dont vous parliez tout à l'heure, monsieur Brunhes, et qui sont de 4 milliards — s'élève à 140 milliards environ.

En face de ce chiffre, les prévisions de recettes laissaient apparaître un déficit considérable: les majorations de tarif que j'ai décidées à la demande de la Société nationale des chemins de fer français à dater du 1er juillet, c'est-à-dire du jour même où entraient en vigueur les nouvaux traitements des cheminots, doivent rétablir l'équilibre en ne laissant subsister qu'un très faible déficit en fin d'année (de l'ordre du 2 ou 3 milliards), et ce déficit doit être complètement couvert l'année prochaine lorsque les mesures prises s'étaleront sur tout l'exercice.

On peut dire en gros, sans que cela ait, bien entendu, la valeur d'une expertise comptable, que le budget 1947 de la Société nationale des chemins de fer français, comme celui de 1946, sera équilibré sans recours aux subventions de l'Etat. C'est pourquoi figure au budget, au chapitre « Subventions à la S.N.C.F. », l'inscription « mémoire » qui a étonné, je crois, quelques membres de la commission des finances.

Si nous laissons subsister ce chapitre, c'est par simple souci de prudence, parce que nous ne savons pas ce qui peut se produire. Mais le budget de la Société nationale des chemins de fer français est pratiquement équilibré et je souhaite que toutes les sociétés nationales fassent aussi peu appel au budget de l'Etat que la Société nationale des chemins de fer français. (*Applaudissements.*)

En ce qui concerne le deuxième sujet qui a été traité par M. Brunhes, notamment, et, sous un autre de ses angles, par M. Sérot, je voudrais répondre rapidement et donner quelques indications.

Les nouveaux tarifs de chemin de fer constituent une sorte de révolution tarifaire qui était à l'étude depuis près de deux ans.

Il s'agissait d'abandonner un dogme qui, jadis, avait été imposé à tous les chemins de fer du monde par un économiste célèbre, Clément Colson, et qui consistait à taxer le transport non d'après son prix de revient mais d'après la valeur des produits. Tant qu'un mode de transport effectue ses transports d'après la valeur des produits, c'est-à-dire, si vous voulez, fait payer le transport d'une barre de cuivre plus cher que celui d'une barre de fer, il n'y a aucune espèce de coordination censée possible avec d'autres transports qui cherchent à proportionner leurs dépenses aux prix de revient, ce qui est le cas des routiers et, dans une certaine mesure, de la voie d'eau.

Il était donc intéressant d'étudier le prix de revient véritable du transport et d'essayer de faire des tarifs qui tiennent compte de ce prix de revient.

Je m'explique. Prenez, par exemple, des objets de valeur semblable, des briques d'une part, des buses en ciment de l'autre. Pour la même dépense, vous pouvez transporter un tonnage de briques beaucoup plus considérable que le tonnage de buses. En effet, le tuyau de la buse comprend du vide, qu'on ne peut remplir, et le wagon est, par conséquent, très mal utilisé. Il est donc normal, lorsqu'on établit le cours réel du transport, de faire des tarifs moins élevés lorsqu'un wagon de quinze tonnes transporte effectivement quinze tonnes de produits que lorsque le même wagon est utilisé à concurrence de deux tonnes.

Voilà le premier principe de cette réforme ferroviaire. Le second est que le chemin de fer est caractérisé — et ceci a son importance dans le problème de la coordination — par l'ampleur des charges fixes initiales et ensuite par le faible coût de revient kilométrique. Celui-ci est certainement plus faible sur rail que sur route. La mise en place du wagon, les manutentions initiales pour l'amener du dépôt à la gare de triage, le charger à quai et le ramener au triage pour la formation du train, tout cela constitue une dépense considérable. Je ne peux pas vous en donner tous les chiffres de mémoire — je pourrai vous les communiquer s'ils vous intéressent — cependant, je me souviens que, pour le transport du blé, par exemple, un kilomètre par 10 tonnes revient à 271 francs, qui comprennent uniquement les frais de manutention du wagon avant tout parcours.

Dans ces conditions, les tarifs nouveaux établis en fonction des prix de revient réels sont plus chers à la base, aux petites distances, parce qu'il qu'il y a ces frais fixes qui sont élevés, et sont moins chers que les anciens aux grandes distances.

Voilà quelques-unes des idées qui ont présidé à la fixation de ces nouveaux tarifs. Je les ai mis en vigueur — car c'est un acte de Gouvernement dont le Parlement n'a pas à connaître, de même qu'en matière de tarifs douaniers, en même temps que la deuxième baisse de p. p. 100. Pourquoi ? Parce que cette deuxième baisse s'ajoutait ainsi aux baisses des tarifs, notamment des tarifs à grande distance dont je parlais à l'instant, et se retranchait des hausses pour les tarifs qui se trouvaient augmentés et qu'ainsi elles amortissaient l'amplitude des variations.

Bien entendu, quand on modifie les tarifs de chemins de fer, on est l'objet de récriminations générales, Ceux qui voient augmenter les tarifs dont ils usent le plus protestent contre l'augmentation, et les concurrents de ceux qui bénéficient de réductions protestent contre ces réductions. De sorte que j'étais certain de subir le feu croisé de certains usagers me disant: « Nous allons payer nos transports plus cher » et celui des transporteurs routiers disant: « Pourquoi avez-vous baissé tel tarif ? »

En fait, les lettres de plaintes que j'ai reçues se sont limitées à quelques centaines au lieu des milliers que je m'attendais à recevoir.

Nous avons étudié chaque cas. Certaines critiques étaient justifiées et nous avons fait les retouches nécessaires; mais, dans l'ensemble, les nouveaux tarifs sont en application depuis le mois de mars et resteront en vigueur.

On m'accuse maintenant — je ne le reproche pas à M. Brunhes qui a repris l'argument avec infiniment de doigté et de sympathie — de faire de la pré-coordination. La réponse devrait être une réponse de Normand: oui et non. Non, en ce sens que ce n'est pas le but qui me guide — je vais parler de la coordination dans un instant; oui, en ce sens que, à partir du moment où les chemins de fer font payer le prix de revient véritable, une coordination devient possible, qui ne l'était pas auparavant.

J'en arrive alors à cette question de la coordination. Juridiquement, la situation actuelle est la suivante. Les textes en vigueur datent les uns de 1934, les autres de 1939, d'autres encore de la guerre. Les uns expirent, pour certaines catégories de transports, à la fin de cette année, d'autres un an plus tard.

J'ai décidé de proposer au conseil des

ministres, qui a accepté, le dépôt d'un projet de loi recréant le conseil supérieur des transports qui, après des vicissitudes sur lesquelles je n'insiste pas, a disparu sous le régime de Vichy.

Ce conseil supérieur des transports, sous sa forme nouvelle, se composera de 5 sections: terre — c'est-à-dire route, rail, mer, voies navigables, voies aériennes. Chacune de ces sections aura une composition tripartite: y figureront des représentants compétents de l'administration, des délégués des employeurs publics ou privés, suivant le cas, et des délégués des grandes fédérations représentatives des travailleurs de ces industries...

M. Durand-Reville. Et les usagers ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. ... Les usagers seront représentés également, mais la seule représentation des usagers que je connaisse, c'est, sur le plan national, le Parlement français, car les usagers constituent la totalité des électeurs et des électrices, et, sur le plan départemental, les conseils généraux.

En tout cas, l'Assemblée aura à en discuter.

Ces cinq sections pourront se réunir deux à deux pour étudier le problème de la coordination. Bien entendu, toutes les combinaisons n'auront pas lieu, car il n'y a pas à coordonner les voies fluviales et les voies aériennes, par exemple, mais les représentants des principales sections devront se réunir en composant des sections mixtes.

Il faudra beaucoup de patience, en raison des intérêts considérables en présence, en raison aussi de l'anarchie de certaines corporations, où trois ou quatre fédérations en lutte les unes contre les autres demandent à être considérées chacune comme la plus représentative.

Je pense que nous arriverons cependant à bâtir, à ce conseil supérieur des transports, un projet de coordination raisonnable. J'appelle raisonnable un projet de coordination dans lequel ses rédacteurs ont présentes à l'esprit un certain nombre d'idées, qui me paraissent évidentes, comme par exemple celle-ci: pendant de nombreuses années encore, toutes nos réserves de devises demeurant épuisées et notre industrie étant lente à reconstruire, ce serait un crime contre le pays que d'importer une tonne de charbon ou une tonne de carburant de plus qu'il n'est nécessaire. Pendant des années, nous devrons nous résigner à ne pas donner à chaque usager ce qu'il souhaite le plus, c'est-à-dire à la fois l'autocar et le chemin de fer.

Car — j'ouvre ici une parenthèse — c'est une chose très curieuse que les réactions des usagers: lorsqu'ils sont desservis par la route, ils demandent la réouverture du service par rail en se plaignant de la route; lorsqu'ils sont desservis par le rail, ils demandent la multiplication des services sur route à condition, bien entendu, qu'on ne leur supprime pas le chemin de fer.

Pendant longtemps, nous ne pourrons pas nous payer le luxe de doubles emplois et, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, nous serons obligés de bâtir ce qu'on pourrait appeler une coordination de bon sens, c'est-à-dire fondée sur le prix de revient, sur les remarques que je faisais tout à l'heure à savoir la plus grande économie du chemin de fer pour les grandes distances et la plus grande économie de la route pour les petites.

C'est dans cette voie que je voudrais aiguiller à la fois les représentants de la Société nationale des chemins de fer français et ceux des transporteurs routiers en matière de coordination.

Il y a, d'ailleurs, bien d'autres problèmes à poser. D'abord, la partie n'est pas égale entre un service public obligé de transporter, même à perte, et des services privés qui peuvent « écrémer », c'est-à-dire choisir les trafics avantageux et refuser les autres — ceux qui sont déficitaires.

Il faudra que, respectant l'autonomie, l'indépendance des 30.000 et quelques petits transporteurs, nous arrivions à créer une sorte de caisse de compensation permettant de faire exploiter par route des lignes, même déficitaires, comme nous exploitons par fer des lignes même déficitaires, car une ligne routière déficitaire peut cependant être plus avantageuse pour la communauté qu'une ligne ferroviaire encore plus déficitaire.

Vous vous rendez compte, par conséquent, que s'il m'est facile d'obliger la Société nationale des chemins de fer français à exploiter ces lignes déficitaires, il m'est plus difficile actuellement d'imposer l'exploitation déficitaire de la route qui n'est pas encore un service public.

Je suis persuadé que l'on peut associer l'autonomie du transporteur indépendant avec cette notion de service public. Je ne veux pas entrer dans le détail, aujourd'hui, ce sera l'objet du travail et des études du conseil supérieur des transports.

Ces études seront longues. Je préfère même attendre quelques mois de plus pour arriver à des conclusions. Il sera peut-être nécessaire, en fin d'année, de vous demander de proroger le régime actuel pour six mois ou un an, en attendant que le conseil supérieur des transports, que je ne pourrai créer qu'après le vote d'une loi, ait pu accomplir sa tâche.

Sur le plan local, il va de soi qu'un rôle devra être donné aux conseils généraux. Sous quelle forme ? Introduirons-nous plus ou moins d'influence des conseils généraux dans les comités techniques départementaux ? Je demande à M. Sérot de bien vouloir ne pas insister car, le conseil supérieur des transports n'étant pas encore créé, ni même la loi votée, j'ai réfléchi aux grandes lignes, mais je n'ai pas eu le loisir d'entrer dans l'examen des détails de l'application, sur le plan local, de principes qui ne sont pas encore fixés sur le plan national.

M. Marrane. En ce qui concerne la Seine, qu'allez-vous faire, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics. En ce qui concerne la Seine, vous savez mieux que quiconque, mon cher collègue, puisque vous avez participé à la commission tripartite que j'ai créée, qu'un projet de régie autonome des transports parisiens a été déposé. Il est rapporté depuis peu. Le rapport de M. Bour est terminé. J'ai demandé son inscription à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale avant les vacances.

M. Marrane. Peut-on savoir quel est le point de vue du ministre sur la question ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Il sera exposé devant l'autre Assemblée, lorsqu'elle discutera ce projet, et ensuite devant la vôtre, lorsque le projet, ayant été discuté par la première Assemblée, viendra devant celle-ci.

M. Marrane. C'est encore un secret!

M. le ministre des travaux publics. Mesdames, messieurs, je crois avoir répondu à toutes les questions, sauf une, celle qui concerne les wagons en Allemagne.

Il est exact qu'il y a beaucoup de wagons français à l'étranger; je réponds ici à M. Lacaze. Je dis à l'étranger, non pas en Allemagne, parce que les travaux de l'E. C. I. T. O., c'est-à-dire de l'organisation européenne des transports, indiquent qu'actuellement, nous avons à peu près autant de wagons allemands en France qu'il a été inventorié de wagons français dans les zones occidentales de l'Allemagne.

Je rappelle que les chemins de fer sont faits pour transporter au delà des frontières et que tout ce qu'on peut espérer, c'est qu'il n'y ait pas afflux permanent de wagons d'un pays vers un autre.

Actuellement, la compensation est à peu près rétablie, ce qui n'empêche pas qu'il nous manque 250.000 wagons en chiffre rond et que ce nombre est très supérieur à celui des wagons détruits par les bombardements aériens; il lui est, en gros, huit à dix fois supérieur.

C'est dire qu'il faudra que l'organisation internationale poursuive ses études au delà des zones occidentales d'Allemagne, qu'il faudra une entente avec le gouvernement de l'Union soviétique pour la zone qu'il occupe et avec les divers Etats de l'Est de l'Europe qui ne sont pas dans l'organisation européenne des chemins de fer, afin de savoir exactement où se trouvent les wagons français non détruits et manquant en France.

Voilà la seule précision que je puisse donne à M. Lacaze. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

Nous passons maintenant à l'examen des chapitres.

I. — Services des travaux publics et transports

Titre Ier. — Dépenses ordinaires

4e partie. — Personnel.

« Chap. 100. — Traitements du ministre, du sous-secrétaire d'Etat et du personnel titulaire de l'administration centrale, 32.409.000 francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Au chapitre 100, la commission proteste, je crois, contre le fait qu'on a nommé des secrétaires d'administration avant quinze ans.

M. le rapporteur général. Monsieur le ministre, permettez-moi de vous interrompre. Cette question concerne surtout M. le vice-président du conseil chargé de la fonction publique; et il est bien entendu que, si les explications fournies par M. Pierre-Henri Teitgen, sont acceptées par le Conseil de la République, toutes les administrations verront reprendre leurs crédits pour les chefs de section dont il s'agit.

M. le ministre des travaux publics et des transports. En tout cas, voici l'explication que je peux vous donner.

Aux termes de l'article 21 du règlement du 9 octobre 1945: « Nul ne peut être nommé chef de section avant quinze ans ».

C'est bien le point de départ. Mais il a été prévu, par le décret du 22 mai 1946, « que les fonctionnaires intégrés dans le corps des secrétaires seraient classés à l'échelon correspondant à leur traitement dans leur ancien cadre, avec une ancienneté de service égale au nombre d'années exigées des secrétaires d'administration pour parvenir à cet échelon par avancement au minimum d'ancienneté ».

C'est une formule bien compliquée, mais il en résulte qu'il y a effectivement des secrétaires d'administration ayant quinze ans d'ancienneté bien que le règlement ne soit pas vieux de quinze ans. Dans ces conditions, il faut bien les payer.

J'ajoute que notre budget prévoit la nomination de trois chefs de section, alors

que notre effectif réglementaire est de six. Là encore, nous avons peu demandé au budget et j'en profite pour remercier l'Assemblée de ses compliments.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Monsieur le ministre, nous voulons simplement demander à M. Pierre-Henri Teitgen si, lorsque le décret concernant la réforme de l'administration centrale a créé ce cadre de chefs de section, elle avait donné un échelon supplémentaire ou une rémunération plus forte pour certains agents des cadres d'autrefois ou si elle avait voulu créer un cadre nouveau susceptible d'avantager les meilleurs des agents reçus au concours et susceptibles de faire un bon encadrement. Dès l'instant que M. Pierre-Henri Teitgen aura répondu pour tous les ministères, nous vous rétablirons le crédit.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 100 ?...

Je le mets aux voix.

(*Le chapitre* 100 *est adopté.*)

M. le président. « Chap. 101. — Fonctionnaires détachés à l'administration centrale, aux conseils et aux comités, 8 millions 28.000 francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Je m'excuse de reprendre la parole, mais je veux le faire à la fois pour les chapitres 101, 106, 107, 108, 115 et 157.

Vous avez, en cette matière, à la commission des finances, proposé un abattement général de 5 p. 100 sur toutes les indemnités de fonction afin de marquer la nécessité de tenir compte, dans l'attribution de cette allocation, des suggestions particulières incombant à ses bénéficiaires.

Je voudrais attirer l'attention du Conseil de la République sur le caractère particulier des indemnités de fonction du corps des ponts et chaussées. Jadis, avant l'autre guerre, la situation d'un ingénieur des ponts et chaussées était souvent brillante. L'ingénieur des ponts et chaussées était autorisé à prêter son concours aux communes, aux associations syndicales et à être rémunérés par elles.

Ceci a été supprimé, remplacé par un fonds commun, puis par une indemnité de fonction, laquelle est aujourd'hui infiniment plus faible, par rapport au traitement, qu'elle l'était auparavant. D'où une première dévalorisation de ce corps technique dont vous avez bien voulu tout à l'heure reconnaître le mérite.

Mais il y a plus grave. Chaque fois qu'on a fait des reclassements de fonctionnaires — et les anciens de cette Assemblée se souviennent des commissions Martin et autres qui ont précédé la commission Coyne — on a pris prétexte des indemnités hors traitement que touchaient jadis les ingénieurs des ponts et chaussées pour réduire leur traitement par rapport à ceux des autres fonctionnaires, de sorte qu'ils ont perdu sur les deux tableaux: sur les indemnités de fonction et sur les traitements.

Le résultat est qu'actuellement je me bats pour obtenir simplement que les ingénieurs des ponts et chaussées soient aussi bien traités que les ingénieurs militaires, alors qu'avant ils avaient des traitements supérieurs. Il est difficile d'admettre que ceux qui sont sortis dans les premiers de l'Ecole polytechnique aient un avancement plus lent et soient moins rémunérés que d'autres sortis après eux de la même école.

Je vous demande instamment de ne pas toucher à ces indemnités de fonction qui, dans le corps des ponts et chaussées, ont une signification particulière.

Tout à l'heure, un de vos collègues disait: « Ce sont les 403 fonctionnaires les moins payés de France. » C'est vrai. Je pourrais citer des ingénieurs des travaux publics de l'Etat qui, surveillant, notamment en Anjou, d'importantes exploitations, touchent des traitements inférieurs aux salaires de certains conducteurs de camions d'entreprises qui travaillent précisément pour le service des ponts et chaussées.

Je vous demande donc instamment de bien vouloir en tenir compte.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Mes chers collègues, je m'excuse de cette discussion un peu technique. Mais elle a une très grosse importance pour nous. La commission des finances de l'Assemblée nationale a entendu supprimer pour l'avenir les indemnités ayant le caractère de surtraitements et l'Assemblée elle-même s'est prononcée pour la reprise en compte, dans le reclassement de la fonction publique, de toutes les indemnités ayant ce caractère de surtraitement.

Connaissant un peu l'histoire de l'attribution de ces indemnités aux agents des ponts et chaussées, nous avons pensé tout d'abord que celles-ci avaient le caractère d'indemnités de fonctions destinées à rémunérer une situation particulière ou des travaux spéciaux. Dès l'instant, comme vous le dites, monsieur le ministre, que ces indemnités ont vraiment le caractère de surtraitement et qu'elles sont même soumises à retenue pour pension civile, la commission change, bien entendu, son point de vue. Nous demandons par contre que les dites indemnités soient prises en compte dans le reclassement de la fonction publique, qu'elles ne soient plus soumises à la réduction de 5 p. 100 fixée par nous et qui visent les indemnités exceptionnelles d'un caractère tout différent.

Monsieur le ministre, la commission serait heureuse de vous entendre confirmer que ces indemnités doivent être considérées comme indemnités de surtraitements, auquel cas nous vous proposerions une réduction indicative pour que le Conseil de la République puisse manifester ainsi son désir de voir imputer et donc disparaître une dernière fois ces indemnités dans les futurs traitements qui résulteront du reclassement de la fonction publique.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je vous proposerai, monsieur le rapporteur général, de faire porter cette réduction sur le chapitre 101, étant entendu qu'elle vaudrait pour les chapitres 101, 106, 107, 108, 115 et 157.

Ceci dit, je suis complètement d'accord avec vous sur l'interprétation à donner à cette réduction; elle est dans le sens même de l'effort que je fais auprès de M. le vice-président du conseil et de la commission de reclassement.

M. le rapporteur général. Dans votre intérêt et dans l'intérêt de l'administration, il est préférable de faire porter cette réduction sur le chapitre 106, car le chapitre 101 est très court.

M. le ministre des travaux publics. Nous sommes d'accord.

M. le rapporteur général. Le crédit proposé par le Gouvernement et adopté par l'Assemblée nationale était de 8.052.000 francs.

M. le président. Vous revenez ainsi au chiffre de l'Assemblée nationale ?

M. le rapporteur général. Oui, monsieur le président.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation ?...

Je mets aux voix le chapitre 101 avec le chiffre de 8.052.000 francs.

(*Le chapitre* 101, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 102. — Traitements du personnel des cadres complémentaires de l'administration centrale, 1.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 104. — Salaires du personnel auxiliaire de l'administration centrale, 6.177.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 105. — Allocations et indemnités diverses du personnel de l'administration centrale, 5.150.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 106. — Ingénieurs des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 104.677.000 francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. J'ai présenté mes observations relatives à cette question, à propos du chapitre 101.

L'Assemblée nationale avait fait un abattement de 350.000 francs sur le chiffre proposé par le Gouvernement, qui était de 105.799.000 francs.

Quel chiffre propose la commission ?

M. le rapporteur général. La commission propose un abattement de 10.000 francs sur le chiffre demandé par le Gouvernement, ce qui réduit, en conséquence, le crédit de ce chapitre au chiffre de 105 millions 789.000 francs.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement accepte cette réduction de 10.000 francs.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 106, au chiffre de 105.789.000 francs.

(*Le chapitre* 106, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 107. — Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat. — Traitements et indemnités, 213.259.000 francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement demande au Conseil de la République de bien vouloir reprendre le chiffre qu'il avait proposé, soit 214.210.000 francs.

M. le rapporteur général. La commission accepte ce chiffre.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation ?...

Je mets aux voix le chapitre 107, au chiffre de 214.210.000 francs.

(*Le chapitre* 107, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 108. — Adjoints techniques des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 70.290.000 francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics et des travaux publics. Pour les raisons déjà invoquées tout à l'heure, je demande le rétablissement du chiffre du Gouvernement, soit 70.638.000 francs.

M. le rapporteur du budget des travaux publics. La commission accepte ce chiffre.

M. le président. S'il n'y a pas d'autre observation, je mets aux voix le chapitre 108 au chiffre de 70.638.000 francs.

(*Le chapitre* 108, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 109. — Commis des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 25.370.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 110. — Agents de bureau des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 11.293.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 111. — Traitements des agents des cadres complémentaires du service

des ponts et chaussées, 42.264.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1112. — Salaires des employés contractuels de bureau du service des ponts et chaussées, 28.424.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 112. — Rémunérations du personnel contractuel du service des ponts et chaussées, 14.232.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 113. — Salaires du personnel auxiliaire du service des ponts et chaussées, 263.337.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 114. — Personnel non spécialisé du contrôle des transports. — Traitements et indemnités, 6.618.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 115. — Personnel spécialisé du contrôle des transports. — Traitements et indemnités. »

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je vous demande, pour la même raison, de rétablir le chiffre de: 29.214.000 francs, demandé par le Gouvernement.

M. le rapporteur du budget des travaux publics. La commission est d'accord et propose le chiffre de 29.214.000 francs.

M. le président. S'il n'y a pas d'autre observation, je mets aux voix le chapitre 115, avec le chiffre de 29.214.000 francs.

(*Le chapitre 115, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 116. — Organismes centraux de transports. — Dépenses de personnel. » — (Mémoire.)

« Chap. 117. — Primes de rendement des fonctionnaires des ponts et chaussées, 90.468.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 118. — Officiers et surveillants de port du service maritime. — Traitements, salaires et indemnités, 11.146.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 119. — Personnel des ports maritimes de commerce. — Traitements et salaires, 14.320.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 120. — Personnel des phares et balises. — Traitements et salaires, 28 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 121. — Personnel de la navigation intérieure. — Traitements et salaires, 101.442.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 122. — Ouvriers permanents des parcs et ateliers des ponts et chaussées. — Salaires et indemnités. » — (Mémoire.)

« Chap. 122. — Cantonniers. — Salaires et indemnités diverses. — Allocations aux veuves et orphelins, 905 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 123. — Frais spéciaux d'assurance des ouvriers des services des ponts et chaussées en Alsace et en Lorraine, 1.330.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 124. — Bonifications des pensions des agents bénéficiaires de régimes particuliers de retraite, 225.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 152. — Musée permanent des travaux publics. — Dépenses de personnel, 151.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 153. — Ecole nationale des ponts et chaussées. — Traitements et salaires, 5.236.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 154. — Ecole nationale des ponts et chaussées. — Allocations et indemnités diverses, 1.567.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 155. — Commissariat général au tourisme. — Traitements et indemnités du personnel titulaire, 6.488.000 francs. »

La parole est à M. le président de la commission des finances.

M. Alex Roubert, *président de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, le chapitre 155 concerne les crédits du tourisme.

C'est une question dont on vous a beaucoup parlé, monsieur le ministre, et je crois que tout n'a pas été fait jusqu'à présent pour donner à la France l'équipement touristique qui permettrait à ce pays d'obtenir — comme c'était le cas avant la guerre — les devises qui sont si précieuses et qui entraient chez nous par le moyen de ces « exportations invisibles ».

Avant la guerre, vous le savez, ce chiffre se montait à environ trois milliards, ce qui représentait à peu près vingt millions de tonnes de charbon.

Au moment où nous manquons tellement de ce combustible qui est à la base de la renaissance de notre pays, je crois intéressant de revenir à une conception plus normale des services rendus par le tourisme.

Or, j'ai l'impression qu'on a confondu beaucoup de choses dans ce problème. Il y a, en effet, deux tourismes, un tourisme intérieur et un tourisme extérieur.

Le tourisme intérieur doit normalement faire partie de ces améliorations sociales que nous souhaitons tous, je crois, et conduire les ouvriers vers nos côtes pour leur permettre de prendre des vacances normales. De très gros progrès ont été faits, et je pense que vous les amplifierez.

Mais il s'agit surtout, dans mon esprit, de ce tourisme des étrangers, Américains ou Anglais, venant vers l'Europe continentale, la France en particulier. Est-ce que vous pensez que tout a été fait en France, à ce point de vue ?

Je sais bien qu'à l'heure actuelle vous avez le droit de me répondre que vous n'avez pas les bateaux nécessaires pour faire venir les Américains en France, que vous vous heurtez à des difficultés lorsque vous demandez à la Grande-Bretagne ou à l'Amérique l'autorisation, pour les touristes, d'emmener en France des quantités importantes de devises, qu'on ne les laisse venir qu'avec un nombre de devises, dollars ou livres, très faible.

Or, il se trouve que c'est la conception même du tourisme que je voudrais voir changer dans vos services. Il n'est plus temps, pour la France, de s'adresser à cette clientèle composée de personnes très riches, de milliardaires qui, avant la guerre de 1914 en particulier, venait à Cannes, Biarritz, Juan-les-Pins ou Deauville, dépenser, dans de très grands palaces, des sommes qui nous paraissaient astronomiques.

Le nombre des milliardaires s'amenuise et je ne crois pas qu'à l'heure actuelle ce soit sur eux que nous puissions compter.

Par contre, en Amérique ou en Angleterre, il y a des quantités d'ouvriers qui gagnent de hauts salaires et qui devraient pouvoir venir en France pour y dépenser des sommes normales. Est-ce que l'on a tout fait pour les y amener ? Je ne crois pas.

Cette prospection des pays étrangers reste à faire. Vous l'avez laissée à peu près entièrement à la charge de la S.N.C.F. parce qu'elle est mieux équipée, mieux armée pour la tâche que les autres administrations pour faire une œuvre utile. Je ne conteste pas du tout la bonne organisation que la S.N.C.F. peut avoir en Amérique, et je sais par ceux qui en reviennent que ses bureaux sont infiniment mieux outillés pour présenter les choses mieux que les bureaux de voyage que l'on peut trouver là-bas. Je sais que la S.N.C.F. a fait un grand effort, mais la coordination la plus étroite et non pas uniquement au bénéfice du rail devrait être réalisée.

Lorsque la S.N.C.F. fait venir en France des usagers, elle s'occupera d'eux, sans d'ailleurs leur accorder les tarifs qui seraient susceptibles d'améliorer le séjour des étrangers eux-mêmes. Elle ne fait rien, bien entendu, pour diriger ses clients sur les transports routiers.

Je demande que cette œuvre de prospection des étrangers à l'étranger soit confiée à un organisme plus souple et mieux placé, et dans une direction mieux déterminée.

Si l'on amenait chaque Américain à venir une fois dans sa vie en Europe, cela ferait tout de même deux millions ou deux millions et demi d'Américains qui pourraient venir en France et cela suffirait à alimenter le tourisme français.

Or, ne s'adressant plus à des milliardaires, mais à des gens qui travaillent toute l'année, à des gens de la classe moyenne, l'hôtellerie française doit subir des transformations et procéder à des améliorations.

Monsieur le ministre, vous avez déposé un projet — le seul, je crois, — tendant à interdire la vente des hôtels par appartements.

Je ne conteste pas du tout qu'il y ait à l'heure actuelle une crise d'hôtellerie en France, mais pensez-vous raisonnablement que le remède que vous proposez soit suffisant et que nous sauverons ainsi le tourisme français ? Je connais un peu la question, pour être né et avoir vécu sur la Côte d'Azur. Je vous certifie que des établissements comme l'hôtel Régina ne sont aucunement rentables. Ils disposent d'une place énorme, emploient beaucoup de personnel et absorbent des frais généraux inouïs. Je ne crois pas, quel que soit le nombre des clients qu'ils reçoivent, à moins de pratiquer des tarifs absolument prohibitifs, que leur commerce puisse donner des bénéfices.

Croyez-vous qu'ils en donneront parce qu'on ne pourra plus vendre ces hôtels par appartements ? Croyez-vous que c'est à cause des prix pratiqués dans les hôtels que les Américains ne viennent pas ? Nous pensons bien, au contraire, qu'il y a dans l'hôtellerie une crise qui d'ailleurs ne lui est pas spéciale ; elle vient de ce que les Américains ne viennent plus ou conseillent à leurs amis de ne pas venir, parce que, en France, ils se trouvent devant des prix qui ne sont pas du tout ceux que leur ont indiqués leurs bureaux de voyage mais qui sont doubles ou triples, et que, pour vivre dans des conditions normales ils se rendent compte qu'ils sont obligés de recourir au marché noir.

Ne croyez-vous pas que ce serait plutôt dans cette direction qu'on devrait agir et qu'il faudrait indiquer à l'hôtellerie que nous n'avons plus besoin de palaces mais d'hôtels de bon ordre avec la vieille cuisine française toujours renommés et un confort normal, sans luxe excessif.

Croyez-vous que ce ne serait pas plus simple que de conserver ces palaces et d'interdire leur vente par appartements, ce qui vous conduira un jour ou l'autre à leur donner des subventions pour combler un déficit dont on est sûr à l'avance qu'il se produira?

Ne croyez-vous pas également qu'il serait temps d'étudier d'une façon plus large qu'on ne l'a fait jusqu'à présent cette question de crédits pour les touristes étrangers venant en France ?

Vous avez été, monsieur le ministre, félicité tout à l'heure parce qu'en peu de temps, avec vos services, vous avez pu remettre debout les chemins de fer et les routes. Je souhaite que vos qualités, qui ne sont niées par personne, et auxquelles au contraire tout le monde rend hommage, s'appliquent un moment à ces questions touristiques, et je souhaite qu'au prochain budget nous puissions venir ajouter à vos autres titres de gloire, et aux titres que

vous avez à la reconnaissance du pays, celui de sauveur du tourisme.

Mais, je vous en supplie, faites quelque chose pour le tourisme français, le plus rapidement qu'il vous sera possible. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. M. Roubert me permettra de lui dire qu'il a commis une petite erreur. Je n'ai pas chargé la Société nationale des chemins de fer français de la prospection en faveur du tourisme. J'ai seulement essayé d'unifier toutes les organisations qui, en France, s'occupent du tourisme et qui, je crois, travaillent isolément.

J'ai créé des représentations du tourisme à l'étranger: à Londres, au Canada, en Suisse, en République argentine, en Scandinavie.

Les deux dernières qui figurent au budget de cette année concernent l'Egypte et le Brésil.

Ce sont des organisations destinées à faire connaître la France et qui doivent conjuguer l'action des diverses sociétés nationales françaises de transports.

Si l'on pouvait rebâtir le monde suivant un plan abstrait, je dirais volontiers que la société nationale des chemins de fer français, la compagnie transatlantique, les messageries maritimes et Air-France devraient se loger toutes les quatre dans la maison du représentant du commissariat au tourisme, qui serait ainsi la maison de France.

Dans certains cas, c'est le tourisme qui est logé par la société nationale des chemins de fer français, parce que celle-ci avait déjà pignon sur rue; dans d'autres cas, c'est l'inverse.

Cela dit, de l'ensemble des suggestions faites par M. Roubert, je voudrais retenir l'idée du tourisme des classes moyennes étrangères. Je crois que, dans deux ou trois ans, peut-être un peu plus tard, elle nous sera très utile.

Actuellement, je ne le pense pas, pour une raison que vous avez dite à l'avance: c'est que toutes les places de bateau et d'avion sont retenues des mois à l'avance.

Sur notre *De Grasse*, qui en est à sa troisième journée de son premier voyage de retour de New-York, toutes les places, dans les deux sens, sont dès maintenant louées jusqu'au début de 1948. C'est d'ailleurs une excellente affaire pour la France car elles sont louées, pour la grande majorité, en dollars.

Il en va de même des autres bateaux. Les navires anglais et américains, qui sont peu nombreux, car nos alliés, eux aussi, ont eu des pertes, sont tous complets.

De sorte que le tourisme, en provenance aussi bien d'Angleterre que d'Amérique, sera fatalement limité pendant plusieurs années encore par l'insuffisance de moyens de transport.

Si j'osais être terriblement matérialiste, je dirais qu'à nombre de touristes limité, je préfère des touristes plus riches, dans l'espoir qu'ils seront capables de laisser plus d'argent en France.

La seconde difficulté dont vous avez parlé tient aux restrictions et au contrôle des changes qu'ont institués tous les pays. Il est clair que, lorsqu'un pays étranger, comme nous le faisons d'ailleurs pour nos nationaux sortant de nos frontières, limite à quelques milliers de francs les sommes que chacun peut emporter, ou bien le touriste doit faire en France un séjour très restreint, ou bien il doit avoir des ressources occultes.

Enfin, la troisième raison, que vous avez bien fait de souligner, c'est la nécessité de rétablir une discipline générale dans le pays, et en particulier dans l'hôtellerie.

L'étranger est habitué à des règles fixes. On sait qu'à Londres le repas le plus cher ne peut excéder deux shillings six pence, boisson non comprise, à quoi peut s'ajouter une somme égale de taxe de luxe pour les restaurants les plus somptueux, de sorte qu'on est sûr de ne pas dépenser plus de 5 shillings à Londres pour un repas.

Il faut que nous adoptions des méthodes de ce genre. Il ne faut pas que nous affichions des prix correspondant à des menus si parcimonieux que l'étranger est obligé, pour se nourrir, de prendre des suppléments non prévus dans son budget.

Cela, en effet, est très important, mais je ne crois pas beaucoup à la valeur des lois en cette matière. Quand il y aura eu suffisamment d'hôteliers victimes de leurs propres abus à l'égard de la clientèle, il se fera une réorganisation spontanée de l'hôtellerie. Mais nous y aiderons.

Nous avons déjà cherché à créer des billets permettant aux touristes de payer l'ensemble de leurs dépenses en France.

Pour ma part, bien que ce soit plutôt de la compétence de mon collègue des finances, je dirai que je suis opposé à ce que vous avez appelé des crédits de tourisme, s'ils comportent la fixation de deux valeurs différentes de change de la monnaie, comme cela est le cas pour la lire en Italie.

Si tel est le sens de votre proposition, j'y suis très hostile, car son application serait le signe d'un affaiblissement de la monnaie.

M. le président de la commission. Je sais trop que la mauvaise monnaie chasserait la bonne!

M. le ministre des travaux publics. Précisément, c'est la loi de Gresham.

Mais on peut concevoir un autre système, que nous avons essayé de mettre au point depuis un an, qui consiste à permettre par exemple à un Américain de verser dans une banque de son pays, au compte du tourisme français, une somme en dollars, en échange de laquelle il reçoit en Amérique des coupons dont les uns sont des coupons de bateau ou d'avion, les autres des coupons de chemin de fer pour un parcours déterminé à l'intérieur de la France, d'autres encore des coupons de séjour dans des hôtels nommément désignés, des coupons de repas, pour le petit déjeuner, le déjeuner ou le dîner, des coupons de car et même des coupons de pourboires. Nous l'avons fait.

Il y a là une source fort intéressante de rentrées de devises.

Le malheur, c'est que nous n'avons pu réaliser ce système qu'avec la Suisse. Ailleurs, il a été considéré jusqu'à présent comme pouvant permettre l'exportation des capitaux, ce qui a rendu son application impossible.

Lorsque l'Angleterre, par exemple, décide que ses nationaux ne pourront pas partir avec plus de 75 livres, elle sous-entend qu'ils ne pourront pas dépenser plus à l'étranger.

S'ils versent le double à un compte français, à Londres, et que nous leur en donnions en France la contrevaleur en francs, cela revient à une exportation de capitaux.

Nous avons entamé, il y a quelques mois déjà, par l'entremise des ministères des finances et de l'économie nationale, des négociations avec l'Angleterre pour faire admettre notre système, étant entendu que les sommes recueillies seraient bloquées à Londres et utilisées à financer des commandes de l'industrie française à l'industrie anglaise, de manière à éviter toute suspicion sur la destination réelle de ces fonds.

Ainsi, les dépenses faites en France par des touristes anglais de toutes classes permettraient, notamment, l'achat en Angleterre et le payement en livres de matériel de manutention destiné aux ports français. Nos négociations se poursuivent depuis longtemps, mais elles n'avancent pas vite. C'est tout ce que je peux en dire.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 155?

Je le mets aux voix, avec le chiffre de 6.488.000 francs.

(*Le chapitre 155, avec ce chiffre, est adopté.*)

— 6 —

PROPOSITIONS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

M. le président. Le Conseil de la République voudra sans doute suspendre la séance pendant quelques instants (*Assentiment.*)

Auparavant, je dois lui faire connaître que la conférence des présidents, sur la proposition de la commission des finances, a décidé de fixer comme suit l'ordre de discussion des budgets particuliers au cours des prochaines séances.

Ce soir, lundi 28 juillet, en séance de nuit: budget du travail.

Demain, mardi 29 juillet, à quinze heures: budget des ministères d'Etat, de la distribution, de la présidence du conseil, de la justice; budgets annexes de la Légion d'honneur et de l'ordre de la libération.

Demain, mardi 29 juillet, en séance de nuit: budget de la production industrielle.

Après-demain, mercredi 30 juillet, à quinze heures: budget de l'économie nationale.

Jeudi 31 juillet, en séance du matin: budget des affaires étrangères, si le ministre peut être présent. Dans le cas contraire, et sous réserve de la distribution des rapports en temps utile, budget annexe des postes, télégraphes et téléphones, budget de l'aviation civile et budget de la marine marchande.

La conférence des présidents se réunira à nouveau jeudi prochain, pour fixer l'ordre de discussion des budgets suivants.

M. Hyvrard. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Hyvrard.

M. Hyvrard. Je voudrais demander, monsieur le président, pourquoi l'on propose de fixer des séances de nuit alors que les matinées sont libres? Y a-t-il des raisons sérieuses pour procéder ainsi?

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances.

M. Alex Roubert, *président de la commission des finances.* Il nous avait paru, en effet, inutile de tenir des séances de nuit lorsque nous pouvions disposer des matinées.

Malheureusement, les choses sont toujours moins simples dans la pratique qu'elles ne le paraissent en théorie.

Lorsqu'une séance dépasse vingt-deux ou vingt-trois heures, cela retient au travail toute une partie de notre personnel, pour l'impression des comptes rendus de nos débats, jusqu'au lendemain assez tard dans la matinée. De sorte qu'une séance qui se prolonge le soir ne peut pas être suivie d'une séance du matin.

Mais, d'autre part, des difficultés se sont

élevées pour fixer les dates auxquelles les ministres intéressés pourraient être libres pour assister à des séances du matin.

Il faut enfin laisser à la commission des finances elle-même, en dehors des séances publiques, le temps de poursuivre ses travaux.

La conférence des présidents a examiné la question avec soin et a cherché la solution qui causerait le moins de gêne aux membres du Conseil.

Nous y avons apporté la meilleure volonté, et c'est seulement en raison d'impossibilités matérielles que nous avons dû demander des séances de nuit au lieu de proposer que le Conseil siège le matin et l'après-midi, comme nous l'aurions nous-mêmes préféré. (*Très bien! très bien!*)

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation ?...

Les propositions de la conférence des présidents sont adoptées.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures vingt-cinq minutes, est reprise à dix-huit heures.*)

M. le président. La séance est reprise.

— 7 —

DEPENSES DU BUDGET ORDINAIRE DE L'EXERCICE 1947

(SERVICES CIVILS)

Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons l'examen du budget des travaux publics et des transports.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

(Suite.)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 156.

« Chap. 156. — Commissariat général au tourisme. — Salaires et indemnités du personnel auxiliaire, 2.020.000 francs. »

Personne ne demande la parole.

Je mets aux voix le chapitre 156.

(*Le chapitre 156 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 157. — Institut géographique national. — Traitements du personnel titulaire, 94.893.000 francs. »

La parole est à M. Jean-Marie Thomas, rapporteur.

M. le rapporteur. Au chapitre 157, il conviendrait d'augmenter le crédit de 700.000 francs en vertu de la décision prise tout à l'heure, ce qui porte le chiffre à 95.593.000 francs.

M. le président. Le chiffre proposé par la commission est donc de 95 millions 593.000 francs.

Personne ne demande la parole sur le chapitre 157 ?...

Je le mets aux voix au chiffre de 95 millions 593.000 francs.

(*Le chapitre 157, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 158. — Institut géographique national. — Rémunération du personnel contractuel, 2 millions 410.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 159. — Institut géographique national. — Traitements du personnel des cadres complémentaires. » — (Mémoire.)

« Chap. 160. — Institut géographique national. — Salaires du personnel auxilaire, 4.035.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 161. — Institut géographique national. — Salaires du personnel ouvrier, 126.318.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 162. — Institut géographique national. — Allocations et indemnités diverses, 1.887.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 165. — Indemnités de résidence, 200 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 166. — Supplément familial de traitement, 60 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 167. — Indemnités pour difficultés administratives dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, 18 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 168. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée, 2.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 169. — Application de la réglementation relative aux fonctionnaires suspendus de leurs fonctions, 500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 170. — Rappels de rémunérations aux fonctionnaires réintégrés, 1 million de francs. » — (*Adopté.*)

I. — SERVICES DES TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

TITRE Ier. — DÉPENSES ORDINAIRES (*suite.*)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 300. — Administration centrale. — Remboursement de frais, 1 million 900.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 301. — Matériel de l'administration centrale, 10.000.000 francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Jules Moch, *ministre des travaux publics et des transports.* J'accepte la réduction, mais je voudrais indiquer que le principe de la réduction de 5 p. 100 applicable à tous les ministères est quelque peu injuste.

Je tenais à donner les chiffres suivants: pour les dix-sept ministères civils, mis à part les ministères des finances et de la reconstruction dont le chiffre de dépenses est très élevé, la moyenne des inscriptions au chapitre matériel, frais de fonctionnement, est de 17 millions par ministère. Or, pour le ministère des travaux publics et des transports, cette inscription est de 7 millions. Elle est supérieure seulement à celle du ministère de la justice. Celle du département de l'agriculture lui est égale. Pourtant, par ordre d'importance, le ministère des travaux publics et des transports occupe mieux que le troisième rang sur dix-sept.

Ces réserves étant faites et pour tenir compte des rétablissements de crédits, j'accepte cette réduction supplémentaire.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation ?

Je mets aux voix le chapitre 301 avec le chiffre de 10.000.000 francs.

(*Le chapitre 301, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 302. — Personnel du service des ponts et chaussées. — Remboursement de frais, 173 millions 996.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 303. — Personnel du contrôle des transports. — Remboursement de frais, 4.950.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 304. — Officiers de port du service maritime. — Remboursement de frais, 1.331.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 305. — Personnel des ports maritimes de commerce. — Remboursement de frais, 1.215.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 306. — Personnel des phares et balises. — Remboursement de frais, 1 million 499.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Sur le chapitre 306, la commission avait demandé une réduction indicative de 1.000 francs pour signaler la situation des gardiens de phares et l'insuffisance des indemnités de vivres.

Après les explications de M. le ministre nous retirons cette proposition, puisque M. le ministre nous donne satisfaction, et acceptons le chiffre de 1.500.000 francs.

M. le président. La commission accepte de reprendre le crédit demandé par le Gouvernement, soit 1.500.000 francs.

Je mets aux voix le chapitre 306 au chiffre de 1.500.000 francs.

(*Le chapitre 306, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 307. — Personnel de la navigation intérieure. — Remboursement de frais, 25 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 308. — Service des ponts et chaussées. — Matériel, 20.900.000 francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics. La réduction sur ce chapitre me gêne un peu plus.

Il s'agit, en effet, des dépenses de matériel des services extérieurs. J'indique que le crédit demandé: 22 millions, pour 110 services d'ingénieurs en chef, ingénieurs en chef des services ordinaires, des services maritimes, des voies navigables, des bases aériennes et des grands ports — dont chaque service comprend en moyenne un ingénieur en chef, trois ingénieurs d'arrondissement, vingt-cinq subdivisions et soixante-dix agents — ne représente que 200.000 francs par service, ce qui est vraiment une somme au-dessous de laquelle on ne peut pas descendre.

M. le rapporteur. Nous avons rétabli en somme 900.000 francs sur le chiffre adopté par l'Assemblée nationale; si nous avons opéré un abattement de 100.000 francs à titre indicatif, nous avions au préalable rétabli la réduction votée par l'Assemblée nationale.

M. le ministre des travaux publics. Je voulais simplement marquer que c'était une gestion très économique.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 308 au chiffre de 20.900.000 francs.

(*Le chapitre 308, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 309. — Organismes centraux de transports. — Matériel. » (Mémoire.)

« Chap. 310. — Médailles aux cantonniers et aux agents inférieurs de l'administration des travaux publics et des transports et aux agents des chemins de fer, 30.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 311. — Dépenses de fonctionnement des comités techniques départementaux des transports. » — (Mémoire.)

« Chap. 327. — Commissariat général au tourisme. — Remboursement de frais, 1.125.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 328. — Commissariat général au tourisme. — Matériel et frais de fonctionnement, 3.565.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 329. — Institut géographique national. — Remboursement de frais, 39 millions 87.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 330. — Institut géographique national. — Matériel et frais de fonctionnement, 120.330.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 331. — Ecole nationale des ponts et chaussées. — Matériel, 5.049.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 332. — Musée permanent des travaux publics. — Matériel, 780.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 335. — Frais de changement de résidence, 4.900.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 336. — Indemnités pour difficultés exceptionnelles d'existence, 38 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 337. — Loyers et indemnités de réquisition, 6.310.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 338. — Impressions et publications du ministère, 5 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 339. — Payements à l'Imprimerie nationale, 2.150.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 340 — Frais de correspondance télégraphique et téléphonique, 13.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 341. — Acquisition de véhicules automobiles, 29.200.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 342. — Entretien et fonctionnement des véhicules automobiles, 120 millions 50.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 343. — Congrès et missions à l'étranger, 750.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 345. — Entretien des immeubles, 9 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 346. — Routes et ponts. — Entretien et réparations ordinaires, 4.873 millions de francs. » — (*Adopté.*)

Par voie d'amendement MM. Bocher et Denvers demandent de rétablir, pour ce chapitre, le crédit demandé par le Gouvernement et voté par l'Assemblée nationale et de porter, en conséquence la dotation de ce chapitre à 4.874 millions de francs.

La parole est à M. Denvers pour soutenir son amendement.

M. Denvers. La commission des finances a tenu à traduire par les faits une observation, voire même une protestation, contre les conditions dans lesquelles — et vous trouvez ce nota à la page 457 du rapport de M. Thomas — sont passés les contrats de travaux, contre le système des avances, les retards de payements, etc.

Elle a tenu à traduire cela par une réduction des crédits de l'ordre d'un million. C'est assurément aller un peu loin pour une indication et nous demandons à M. le rapporteur général et à M. le rapporteur spécial de bien vouloir reconsidérer la question étant donné que nous avons besoin de tant de crédits pour la réfection des chemins dont l'achèvement n'est pas encore terminé.

Nous savons reconnaître l'effort fait dans ce domaine, mais nous savons qu'il est encore de nombreuses routes nationales en mauvais état de praticabilité, et je crois qu'aller jusqu'à une réduction d'un million c'est par trop exagéré.

J'insiste donc auprès de la commission pour le rétablissement de ce crédit, de façon à le porter à ce qu'il était auparavant, celui de l'Assemblée nationale, comme celui proposé par le Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Mes chers collègues, la commission qui a d'ailleurs dit plusieurs fois toute l'estime qu'elle a pour le ministre des travaux publics et pour le travail considérable qui a été fait, travail manifestement très sympathique pour une commission des finances, d'équilibre budgétaire et d'honnêteté budgétaire, effectué par monsieur le ministre des travaux publics et ses services, ne veut pas du tout faire une brimade quelconque à M. le ministre, en lui demandant un million de réduction de crédit.

Mais elle a voulu attirer son attention sur un certain nombre d'engagements qui pressent ou qui étaient faits sans crédits ou en avance de crédits par les ingénieurs en chef des ponts et chaussées, et sur le retard apporté au payement des travaux qui semble se généraliser dans la France entière.

Nous voudrions, monsieur le ministre, que vous adressiez vous-même à vos services locaux une circulaire en leur demandant de faire diligence pour le règlement des travaux entrepris et surtout pour éviter dans toute la mesure du possible des irrégularités budgétaires.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais tout de même relever amicalement la formule qui figure en marge de vos observations : « Réduction indicative ayant le sens d'une protestation contre les conditions dans lesquelles sont passés les marchés de travaux (engagements en avance de crédits, retards de payements, prix trop élevés) et pour marquer le désir de la commission de voir réaliser une bonne gestion. »

Je vous avoue que cette formule nous a peinés, mes services et moi-même. Je ne crois pas qu'elle soit justifiée.

J'indique qu'au moment de la libération, les routes, qui étaient déjà fort usées par les transports militaires de la guerre jusqu'en 1940, puis par ceux de l'ennemi, qui étaient d'autre part peu entretenues faute de liant d'importation, se sont trouvées dans un état critique et que 6.500 ponts étaient détruits, auxquels s'ajoutaient 2.000 ponts de la Société nationale des chemins de fer français.

Sitôt après la libération, les ingénieurs en chef, profitant de cette large décentralisation qui est la marque du ministère des travaux publics et des transports — je crois, en effet, que c'est le ministère qui est le plus décentralisé de France — ont entrepris la reconstruction des passages par des moyens de fortune. Ils se sont adressés aux entrepreneurs qui étaient sur place, ils ont même mis la main sur du matériel civil ou militaire abandonné pour faire de toute urgence les travaux. Mais ces marchés du début, qui n'ont pas pu être toujours réguliers, ne se concluent plus depuis fort longtemps. Je dois dire que le réseau français garde sa valeur, bien que les quantités de liant dont nous disposons, non seulement ne suffisent pas à rattraper le retard d'entretien, mais sont même insuffisantes pour assurer un entretien normal.

Je dois indiquer que nous avons rétabli, à titre définitif ou provisoire, 6.400 ouvrages d'art sur 6.500, pendant l'année 1946, où nous n'étions pas aussi gênés par des considérations budgétaires et par la réduction des attributions de bons monnaie-matière.

L'année dernière, du 1er janvier au 31 décembre, on a inauguré trois ponts par jour, ce qui est un record qu'aucun corps des ponts et chaussées au monde n'a jamais pu atteindre.

Nos routes, par conséquent tiennent bien. J'ai voulu le signaler ici parce que l'appréciation dont j'ai donné lecture au commencement est peut-être un peu plus dure que ne le justifie la réalité.

Cela dit, il y a eu sans doute non pas des engagement excessifs — chaque ingénieur sait la limite des crédits qu'il peut engager —, mais peut-être des retards de payement qui résultent du fait — dont ni le Conseil, ni le Gouvernement n'est responsable — que les crédits ne peuvent être délégués, pour l'année entière, aux ingénieurs en chef.

Il est exact qu'à certains moments des travaux correspondant à des crédits d'engagement régulier auraient dû faire l'objet de mandatements et que nous n'avons pas pu le faire parce que nous n'avions que deux douzièmes ou 3 douzièmes suivant l'époque et non pas la disposition totale de nos crédits.

S'il y a des cas particuliers connus des membres de la commission, je demande qu'on nous les signale. Nous ferons chaque fois une enquête particulière. Je ne vois pas autre chose. Une circulaire générale risquerait de blesser les ingénieurs en chef en leur rappelant qu'ils ne doivent pas aller au delà des crédits d'engagement sans commettre un acte de forfaiture.

M. le président de la commission des finances. Cela s'appellera du débrouillage !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je veux bien y réfléchir.

On ne saurait trop leur en vouloir, car combien d'entre vous, mesdames, messieurs, m'ont écrit pour me demander de rétablir d'urgence tel pont sur telle rivière et auxquels j'ai été obligé de répondre qu'il y avait un pont à 3 kilomètres de là et qu'il fallait attendre.

Certains ingénieurs se sont peut-être « débrouillés », suivant l'expression de M. le président de la commission, pour entreprendre plus de travaux...

M. le président de la commission. Il serait juste qu'on les régularise aujourd'hui.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Soyons indulgents. D'ailleurs nous régularisons aujourd'hui.

M. le président. Quelles sont les conclusions de la commission ?...

M. le rapporteur général. La commission accepte de retirer sa demande de réduction d'un million, mais elle demande à M. le ministre de bien vouloir faire le nécessaire pour que les travaux soient payés le plus rapidement possible, il ne serait pas normal de faire attendre plus longtemps les sinistrés.

M. le ministre des travaux publics. Je voudrais faire une déclaration qui n'est pas en rapport avec le budget. Je préfère que l'Assemblée l'apprenne pendant que je suis ici.

Ce matin un sinistre maritime s'est déclaré à Brest. Un bateau chargé de nitrate d'ammonium a pris feu, dans des conditions qui rappellent la catastrophe de Texas City. D'après les dernières nouvelles qui viennent de me parvenir, on est parvenu à le tirer au large, malgré le risque que l'opération comportait.

Mais les communications téléphoniques avec Brest sont actuellement interrompues de sorte que je ne puis dire au Conseil s'il y a des victimes.

Je suis en train de faire téléphoner au préfet de Quimper pour obtenir des renseignements complémentaires. Je puis cependant vous dire qu'il s'agit d'un Liberty ship américain.

M. le président. Quel est le chiffre proposé par la commission pour le chapitre 346 ?...

M. le rapporteur général. La commission propose le chiffre de 4.874.000 francs.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation ?...

Je mets aux voix le chapitre 346, au chiffre de 4.874 millions, proposé par la commission des finances.

(*Le chapitre 346 avec ce chiffre est adopté.*)

M. le président. « Chap. 347. — Entretien des routes du domaine de Chambord, 2.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 348. — Voies de navigations intérieure. — Entretien et réparations ordinaires, 850 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 349. — Ports maritimes. — Entretien et réparations ordinaires, 450 millions de francs. »

Par voie d'amendement, M. Denvers propose de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs, et d'en ramener, en conséquence la dotation à 449.999.000 francs.

La parole est à M. Denvers.

M. Denvers. Il s'agit d'un amendement à caractère indicatif, puisqu'il tend à réduire seulement de 1.000 francs le par trop faible crédit destiné à l'entretien et

aux réparations ordinaires de nos ports maritimes.

Cela me permet d'abord de poser une question à M. le ministre et ensuite de vous faire part d'un fait qui a créé dans la région dunkerquoise un très gros émoi.

Je voudrais savoir si l'on peut avoir l'assurance que les travaux d'entretien des ports maritimes, dont le caractère d'urgence dans leur continuation a été proclamé par M. le ministre lui-même, pourront se poursuivre malgré le blocage des crédits, malgré leur modicité. Faudra-t-il, par exemple, mettre fin aux dragages entrepris et voir s'en aller, faute de crédits un matériel bien souvent étranger qu'il faudrait faire revenir dans quelques mois avec des frais accrus; dépenses qu'on pourrait éviter en le conservant sur place, si on voulait bien consacrer quelques millions supplémentaires à l'achèvement de ces travaux indispensables ?

J'espère que vous ne m'en voudrez pas de parler d'une affaire locale, d'autant que la situation est probablement la même dans les autres ports, mais peut-être avec moins d'acuité que celle du port de Dunkerque.

Pour Dunkerque, je peux dire que, grâce aux efforts personnels de M. le ministre, la grande écluse permettra bientôt aux gros navires d'atteindre l'intérieur de nos bassins.

En face de cette grande écluse, il y a une passe qui se trace pour permettre le passage des Liberty ships. Mais cette passe draguée, si elle devait en rester là, serait insuffisante et créerait un certain nombre de difficultés pour l'évolution de nos gros navires, et avant même qu'ils aient pu pénétrer dans cette écluse.

Je crois qu'on n'a pas autorisé le dragage au delà d'une cote moins de 5 mètres 50. C'est insuffisant. Je conçois qu'on n'ait pas autorisé le dragage à la cote moins 7 mètres ou 7 mètres 50, car les crédits seraient trop importants par rapport à ceux dont on peut disposer à l'heure actuelle. Je demande à M. le ministre d'entrevoir ces difficultés nouvelles qui vont surgir, malgré le nouveau passage de la grande écluse, si l'on devait s'en tenir strictement au passage actuel et se maintenir à la cote de 5 mètres 50.

Je souhaiterais que quelques millions supplémentaires pussent être accordés dans ces cas-là, pour tous les ports indistinctement, certes, mais plus particulièrement pour Dunkerque, qui est déjà trop en retard par rapport aux autres installations portuaires, en matière de reprise économique.

Telle est la première question que je voulais poser à M. le ministre.

J'arrive à la seconde partie de mon intervention. Je ne veux pas m'engager dans une certaine polémique pour lui emboîter rigidement le pas. Mais vous comprendrez que la population soit émue lorsqu'elle a sous les yeux des articles qui portent des titres comme « trahison », « complicité », « complot vert » et autres termes; un article qui narre des faits et les interprète dans une passion pas toujours heureuse, sinon efficace. Le *Journal de la marine marchande* a relaté, dans un de ses derniers numéros, succinctement sans doute, mais nettement, une visite des représentants de la chambre de commerce de Lille dans des pays voisins.

L'assemblée consulaire de la capitale des Flandres avait envoyé une délégation à Anvers, puis à Liége, à Gand et, au delà de la frontière belge, jusqu'à Rotterdam, pour s'entremettre avec des représentants de ces différents ports en vue de nouer éventuellement certaines relations commerciales, qui pourraient évidemment, si le projet se réalisait dans l'esprit où on le dévoile, nuire gravement à un port dont nous voulons tous la renaissance, puisque nous voulons toujours qu'il garde sa troisième place au rang des ports français.

Cette narration des bruits sinon toujours des faits, reprise et étendue par une certaine presse locale et par un journal régional a beaucoup ému la population. Je veux vous lire le compte rendu, publié par un journal anversois, de la visite des délégués de la chambre de commerce de Lille à Anvers:

« Ce midi, a été reçue à l'hôtel de ville, par MM. Van Putt et Somers, échevins, une délégation de la chambre de commerce de Lille qui effectue en ce moment un voyage d'études à travers la Belgique et la Hollande. Après que M. Van Putt eût prononcé quelques paroles de bienvenue, M. Goudaert exposa le but du voyage de la délégation. Il consiste à examiner la possibilité de faire du port d'Anvers un centre de transit pour les marchandises en provenance et à destination du Nord de la France. L'orateur déclara, à ce sujet, qu'il existe un projet de canal devant relier Lille au réseau fluvial belge. La délégation visitera également Rotterdam et, au retour, s'arrêtera à Gand. »

Je demande à M. le ministre de bien vouloir publiquement confirmer les paroles qu'il a déjà prononcées le 7 mars dernier à l'Assemblée nationale et, plus tard, devant le Conseil de la République, à savoir que Dunkerque ne figurera jamais parmi les ports sacrifiés. Quant à moi, je ne veux pas, jusqu'à plus ample informé, considérer ces révélations comme une anticipation certaine sur la réalité, mais je voudrais obtenir l'assurance que personne ici, pas plus que dans le pays, n'acceptera de sacrifier l'intérêt du port de Dunkerque, dont l'importance pour l'économie nationale a été et doit rester incontestable. Je demande à M. le ministre — je l'en ai déjà, d'ailleurs, entretenu avec mon ami Darou, député, il y a quelques jours — de se saisir de la question et de faire une enquête approfondie en vue d'apporter les apaisements que réclame la population dunkerquoise, car celle-ci entend revivre, faire renaître le port de ses cendres et redonner à la France ce joyau qu'était notre grand port septentrional français. (*Applaudissements.*)

M. le ministre des travaux publics. Sur la deuxième question qui vient de m'être posée, je puis faire la déclaration suivante :

Tout d'abord, il ne faut pas attacher trop d'importance à ce qu'écrit la presse.

M. Denvers. Nous sommes du même avis.

M. le ministre des travaux publics. On ne sait jamais si c'est le reflet exact de la vérité.

J'ai tenu, à propos du journal que vous avez cité tout à l'heure, à indiquer que le compte de gestion de la marine marchande, qu'il présente systématiquement comme déficitaire, ne l'est que parce que nous avons pris l'héritage de la gestion Vichy, qui a laissé dix milliards de déficit, mais, depuis dix-huit mois, les bénéfices sont de sept milliards, ce qui n'empêche pas le journal en question de déclarer que les deux Assemblées feraient bien de déréquisitionner rapidement la flotte pour que le déficit n'augmente pas. Je fais donc toutes réserves sur le fond.

Il y a également un point sur lequel je suis incompétent, c'est que je n'ai aucun moyen d'empêcher le président d'une chambre de commerce et les membres de cette chambre de faire telle déclaration qu'ils jugent utile. Ce sont des citoyens libres comme les autres citoyens français. Tout ce que je peux dire c'est que de telles déclarations n'engagent pas le Gouvernement.

Dans les conférences internationales, nous avons déjà défendu les intérêts du port de Dunkerque, et mon ami, M. Denvers, le sait.

Nous continuerons à défendre ces intérêts. Que des ententes soient par la suite nécessaires entre les différents ports qui sont susceptibles d'alimenter le même hinterland, que nous devions éviter des guerres de tarifs, cela est certain et nous ne ferons l'Europe que dans la mesure où nous arriverons à délimiter des actions qui se compléteront au lieu de les concurrencer.

Sur cette base, j'accepte toutes les discussions en ce qui concerne Dunkerque d'une part, en face d'Anvers et de Rotterdam, en ce qui concerne Marseille d'autre part, en face de Gênes.

De là à dire que nous voulons sacrifier Dunkerque à d'autres ports, non ! Je puis vous rassurer pleinement.

Sur la première question qui m'a été posée, je donne à l'Assemblée l'assurance que l'orateur et moi, nous ne nous étions pas préalablement concertés. Et cependant, vous allez en avoir l'impression puisque j'ai décidé, il y a dix jours, c'était le 17 juillet, de débloquer certains crédits pour des travaux urgents dans les ports. Je m'explique très volontiers devant le Conseil.

Lorsqu'est intervenue la loi de bloquage de 40 p. 100, je l'ai appliquée à mon département d'une façon un peu particulière. Au lieu de bloquer 40 p. 100 de tous les crédits sans distinction, j'ai demandé à toutes les directions techniques, marine marchande, aviation, institut géographique et tourisme, de classer les travaux de reconstruction en trois catégories :

1° Travaux présentant un intérêt pour la sécurité nationale. C'est le cas d'un port, d'un radio-phare dans le Sahara. Ceux-là ont été servis à 100 p. 100 ;

2° Travaux présentant un intérêt pour l'économie nationale dans son ensemble ;

3° Autres travaux.

Cela m'a permis de bloquer un peu plus de 40 p. 100, la troisième catégorie n'ayant, pratiquement, rien obtenu.

J'ai pu ainsi disposer, en cours d'année, d'une petite masse de manœuvre me permettant de parer à des coups imprévus. Imaginez par exemple qu'un pont provisoire en bois menace ruines à la suite d'une débâcle de glaces; si ce pont est important, il faut le rétablir, même si on n'a pas de crédits. Par conséquent, il faut qu'un ministre soucieux du département qu'il a à gérer conserve quelques disponibilités financières. Maintenant que l'année s'avance, je débloque, de cette réserve ultime, des sommes pour les travaux les plus importants de la deuxième catégorie, travaux présentant un intérêt national. J'ai décidé le 19 juillet que, sur le chapitre 805 du budget extraordinaire — car Dunkerque n'est touchée qu'au titre de ce budget, il n'y a malheureusement pas de dépenses d'entretien, mais seulement des dépenses de construction — on dégagerait 50 millions supplémentaires pour la remise en état de la grande écluse de Dunkerque et pour une augmentation des dragages à faire par les sociétés hollandaises. Cela donne satisfaction à M. Denvers et j'indique, pour ceux qui s'intéressent aux autres ports, que les mesures suivantes ont été prises en même temps:

Boulogne. — Augmentation du volume des dragages, dépense supplémentaire de 30 millions environ;

Dieppe. — Augmentation des dragages à concurrence d'un million.

Fécamp. — Dragages (il faut désensabler complètement ce petit port de pêche), vingt millions.

Honfleur. — Complètement envasé, dragages, 20 à 30 millions, que je n'espérais pas faire cette année, mais que j'ai fait faire parce que la santé publique était en cause, la vase ayant gagné l'ensemble des bassins

Saint-Malo, remise en état de la grande écluse qui commande la vie de tout le port: 25 millions.

Enfin, port autonome de Bordeaux, augmentation de 30 millions pour les dragages de remise en état.

Tous ces crédits ont été engagés par décision du 17 juillet, et parmi eux se trouvent — sans que nous l'ayons fait exprès — ceux qui donnent satisfaction à M. Denvers.

M. le président. La parole est à M. Landaboure.

M. Landaboure. Mesdames, messieurs, j'ai demandé la parole sur ce chapitre pour attirer l'attention de M. le ministre sur deux ports de la côte basque: le port de Saint-Jean-de-Luz, port de pêche, et le port de Bayonne.

Le port de Saint-Jean-de-Luz fait l'objet de travaux fort intéressants actuellement, puisque M. le ministre a bien voulu faire diligence, et je sais combien il s'est employé, au milieu de beaucoup de difficultés, pour lui envoyer une drague qui donne satisfaction.

Au sujet de ce dragage, je pense que le nécessaire sera fait pour que les crédits nécessaires au payement de ces travaux ne soient pas retenus, mais ces travaux ne peuvent donner qu'une petite satisfaction aux pêcheurs de Saint-Jean-de-Luz parce que — et M. le ministre connait bien la situation puisqu'il est allé sur place avec une commission — ce qui importe pour eux c'est de voir cette entrée de la passe, si dangereuse, s'améliorer dans de notables conditions.

Par exemple, obstruant le chenal de cette entrée du port, il y a un amas rocheux qu'il faudrait faire disparaître; les pêcheurs, lorsqu'ils veulent entrer dans le port, sont obligés de présenter leur bâtiment pendant un certain temps de flanc, et, lorsqu'il y a un gros apport d'eau, lorsqu'il y a vent ou tempête, ils risquent souvent d'être drossés sur ces rochers. Si on enlevait cet enrochement, les pêcheurs se présenteraient directement de la mer même et seraient portés par le courant même dans le port. Il y a donc lieu de prévoir des travaux de pilonnage pour enlever cet enrochement.

Autre fait: j'ai vu, dans une baraque appartenant aux ponts et chaussées, une maquette très intéressante de projets de travaux destinés à la protection des bateaux de pêche dans le port même. Voici ce qui se passe: le port reçoit, lors des tempêtes, lors des forts courants, des vagues énormes, de gros apports d'eau et souvent les bateaux, au port même, s'entrechoquent, parce que ce port est beaucoup trop petit et reçoit beaucoup plus de bateaux qu'il ne peut, jusqu'à présent, en abriter.

Cette maquette prévoit la construction d'une digue qui doit supporter ce grand apport d'eau, le canaliser et le dérouter.

Je demande à M. le ministre des travaux publics de faire tout son possible pour trouver dans le budget extraordinaire, parce que je sais que son budget ordinaire ne lui permet pas de classer cela dans les travaux d'entretien, les sommes nécessaires pour étudier d'une façon définitive cette maquette, ces projets de travaux et donner satisfaction aux nombreux pêcheurs de ce port qui, vous le savez, est le premier port sardinier de France. Pour le bien de notre économie nationale, en vue du ravitaillement de la population, il est absolument nécessaire de donner aux pêcheurs plus de facilités pour leur travail.

Le port de Bayonne, lui, reçoit un trafic bien inférieur actuellement à ses possibilités portuaires. Certes, on nous objecte que la passe, parce qu'elle est ensablée, ne peut recevoir de cargos dépassant 6.000 tonnes. Nous savons qu'il est entré dans le temps, dans le port de Bayonne, des cargos allant jusqu'à 8.000 tonnes, et nous savons aussi que des travaux sont prévus pour accroître les possibilités de réception de ce port afin qu'il puisse recevoir les *Liberty ships* qui font actuellement le plus grand trafic dans nos ports maritimes.

Depuis fort longtemps un projet de travaux a été déposé. Il a été étudié de façon tout à fait sérieuse par les ingénieurs des ponts et chaussées et par les ingénieurs maritimes. Je pense que nous aurons la possibilité, dans le cadre des travaux prévus, d'augmenter notre trafic et d'avoir à notre disposition plus de bateaux.

Le port de Bayonne, qui semblait jusqu'à présent être quelque peu abandonné en raison de l'importance des autres ports, et particulièrement du port de Bordeaux, a néanmoins une grosse importance pour toute la région économique de Bayonne, c'est-à-dire les Basses-Pyrénées et aussi le département des Landes.

Si nous avons le bonheur de voir bientôt s'établir en Espagne un gouvernement démocratique et républicain, avec lequel nous pourrons reprendre des relations normales, le port de Bayonne fera l'objet d'un trafic intense avec ce pays, pour le minerai qui est absolument nécessaire aux usines des Forges de l'Adour, et aussi pour le vin.

En ce qui concerne les vins d'Algérie, par suite d'une rotation plus vive du fret, c'est actuellement le port de Sète qui les reçoit. Là, on transvase le vin destiné à la région de Bayonne dans des wagons-foudres. Si on pouvait le transporter directement au port de Bayonne, on aurait moins de frais de transports et de manutentions et il reviendrait certainement meilleur marché. Peut-être n'est-ce pas possible actuellement parce que nous ne disposons pas d'un nombre suffisant de bateaux, qu'il faut leur faire donner le maximum et rechercher les trajets les plus courts ; mais nous pensons que cette situation peut s'améliorer et c'est pourquoi nous demandons à M. le ministre des travaux publics de vouloir bien examiner, pour le port de Bayonne, s'il est possible d'obtenir cette amélioration qui est attendue depuis des années. Ce sera très intéressant pour cette région économique.

Je signale également que, jadis, Bayonne faisait un gros trafic avec l'Angleterre qui nous envoyait du charbon. Nous pensons que la pénurie de charbon ne va pas durer dans ce pays et que nous pourrons en faire venir dans nos ports. Les Anglais recherchaient ce trafic, qui leur permettait d'avoir un fret de retour en poteaux de mines de la région landaise.

Pour toutes ces raisons, je demande à M. le ministre d'étudier cette situation et de prévoir, dans la mesure de ses moyens financiers, les améliorations tant attendues, aussi bien pour le port de Saint-Jean-de-Luz que pour le port de Bayonne. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics et transports. Je répondrai à l'honorable conseiller qu'en ce qui concerne Saint-Jean-de-Luz il m'a surtout parlé d'enrochement à faire disparaître. Or cet enrochement, par définition, existait déjà avant la guerre. Il s'agit donc de travaux d'amélioration.

Il m'excusera de dire que, devant l'ampleur de la tâche et les dizaines de milliards que représentent la simple reconstruction des ports détruits, je ne puis actuellement envisager d'améliorations sérieuses, quand elles ne sont pas commandées par les destructions elles-mêmes.

Je m'explique: nous ne sommes pas absurdes au point de reconstruire une jetée détruite exactement à l'emplacement qu'elle occupait si nous pouvons profiter de sa destruction pour la mieux placer dans le schéma général du port; mais, en dehors de travaux d'amélioration, très limités, de ce genre, c'est un devoir pour nous de reconstruire ce qui est détruit avant d'améliorer ce qui a toujours été dans cet état.

Pour l'année qui vient, étant donné la faiblesse de nos crédits et l'ampleur des besoins, je ne puis donc prendre d'engagements précis sur ce point.

Cependant, vous savez que je m'intéresse au port de Saint-Jean-de-Luz, que je suis aller visiter pour essayer de le faire draguer, malgré les difficultés de l'heure. Ces travaux là, nous nous emploierons à les réaliser dans les délais les plus brefs.

En ce qui concerne Bayonne, je connais la difficulté de la situation, qui résulte d'ailleurs d'un tableau que j'ai sous les yeux. Bayonne a reçu en 1946 un tonnage qui n'est que de 28 p. 100 de celui de 1938 alors que le tonnage moyen pour l'ensemble des ports est de 61 p. 100. Bayonne se trouve parmi ceux qui ont le plus faible tonnage, avec Dunkerque qui a eu en 1946 un tonnage nul, et pour cause, avec Boulogne, Fécamp, Caen, Saint-Malo et Nice, qui tous ont un coefficient variant entre 0,20 et 0,30 alors que la moyenne, je le répète, est de 0,60 et qu'elle dépasse 1 pour certains ports.

C'est également une des raisons pour lesquelles j'avais demandé de créer récemment un arrondissement maritime spécialisé à Bayonne. Désormais, ce n'est plus l'arrondissement ordinaire qui a les travaux en main, la mutation est faite; il y a dès maintenant deux ingénieurs, un ingénieur du service ordinaire, qui a les routes et l'aérodrome, et un ingénieur du service maritime spécialisé dans la remise en état du port de Bayonne. C'est le résultat du voyage que j'ai fait dans ce port.

On me fera des propositions. Je ne peux pas entrer dans les détails techniques, mais le problème du dragage de la base de l'Adour et l'établissement d'un chenal de configuration stable nécessiteront des études assez longues et des expériences sur modèles réduits qui sont choses coûteuses et délicates. Elles sont nécessaires. Sans elles, on s'exposerait à engager des centaines de millions pour la réalisation d'un travail que la nature pourrait détruire rapidement en ramenant, par exemple, les sables sur la partie draguée.

Ces travaux seront faits, j'en prends volontiers l'engagement.

Je voudrais simplement relever, en ce qui concerne les vins que, depuis plusieurs mois, la crise ayant été surmontée — puisque nous avons pu multiplier par six en quelques mois la capacité de la flotte française en matière de transport de vins d'Algérie — on a rendu la pleine liberté de destination aux importateurs. Depuis la fin de l'année dernière, vers le mois de septembre, je crois, nous avons rendu

la liberté à tous les importateurs parce que nous pouvions fournir des bateaux. Nous ne sommes donc pas responsables si Bayonne ne reçoit pas de bateaux de vins.

Il y a un autre problème auquel je demande que l'on veuille bien réfléchir, c'est qu'il se produit actuellement, dans toutes les marines marchandes du monde, une évolution qui favorisera certains ports d'une façon définitive et en défavorisera d'autres. C'est l'évolution vers les gros tonnages de cargos.

La France a acheté 75 *Liberty ships* et je suis en négociations pour une nouvelle série, tant les résultats sont satisfaisants.

Ces gros bateaux ne peuvent pas aller partout. C'est une caractéristique mondiale que, dans l'ensemble, tous les cargos, spécialisés ou non, construits ces dernières années ont des tonnages notablement supérieurs à ceux des cargos anciens. Il en résulte évidemment qu'un certain nombre de ports recevront plus et d'autres moins. C'est, je le répète, une évolution internationale; ce n'est pas nous qui l'avons provoquée.

Et nous ne pouvons pas avoir comme but d'ouvrir tous nos ports aux *Liberty ships*, car nous investirions alors en pure perte des centaines de millions dans chacun d'eux.

Il est certain que nous ne pourrons jamais faire entrer de *Liberty ships* dans un certain nombre de nos ports et que toute la partie du trafic que ces bateaux auront pris à d'autres plus petits devra nécessairement être débarquée dans des ports comme Bordeaux, Saint-Nazaire ou le Havre, équipés à cet effet.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement de M. Denvers ?

M. le rapporteur général. La commission espère, puisque M. Denvers a eu satisfaction, qu'il voudra bien retirer son amendement.

M. Denvers. Après les explications de M. le ministre des travaux publics, je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Je mets aux voix le chapitre 349, au chiffre de 450.000.000 de francs.

(*Le chapitre* 349, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 350. — Phares, balises et signaux divers. — Entretien et réparations ordinaires, 180 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 351. — Phares, balises et signaux divers. — Entretien et réparations ordinaires des établissements de signalisation maritime des territoires d'outre-mer, 36 millions de francs. »

La parole est à M. Charles-Cros.

M. Charles-Cros. Mesdames, messieurs, à propos de l'article 351, je voudrais attirer l'attention du Conseil et de M. le ministre des travaux publics sur l'urgence qu'il y a à reprendre au Sénégal les travaux de balisage de la Petite Côte, du Sine-Saloum et de la Casamance.

Depuis deux ans que le navire baliseur *Braque* a été envoyé à la ferraille, après soixante-trois ans de service, la côte occidentale d'Afrique, de Port-Etienne à la Mellacorée, au sud de Conakry, se trouve privée des moyens indispensables à la levée des plans et au balisage.

De sérieux accidents ont déjà marqué le début de l'année à l'entrée de la Casamance. C'est ainsi que, le 12 janvier, le vapeur norvégien *Skum* s'échouait dans l'estuaire de ce fleuve. Il était renfloué deux semaines après, grâce aux efforts conjugués des remorqueurs *Cap-Vert* et *Armen*, de la marine nationale.

Les armateurs, on le comprend, hésitent à aventurer leurs bateaux dans cette région, compromettant ainsi l'évacuation de la récolte d'arachides.

Un conseiller général du Sénégal m'écrivait le 19 mai dernier:

« Les derniers échouages, particulièrement celui du *Skum*, ont produit une impression si défavorable que les arachidiers nordiques ne veulent plus aller à Ziguinchor. La récolte s'évacuera donc difficilement. »

Voici encore, à ce sujet, l'extrait d'une lettre du président de la chambre de commerce de Ziguinchor:

« Depuis l'échouement du *Skum*, en janvier dernier, le port de Ziguinchor n'a plus reçu de navires, les passes de la barre de Casamance n'ayant pu être balisées malgré les efforts de la marine nationale à laquelle je suis heureux de rendre hommage, et cela faute de moyens appropriés.

« Le résultat pour notre territoire est très grave. En pleine traite nous manquons d'essence, alors que nos moyens de transport: remorqueurs, camions, etc., devraient être employés au maximum pour l'évacuation des arachides avant les pluies.

« Les arachides décortiquées s'amoncellent dans les magasins et il faudra bientôt arrêter les usines de décorticage.

« Le ravitaillement en marchandises d'importation arrive en petites quantités par côtre et d'une façon tout à fait insuffisante. Le matériel lourd reste à Dakar, seuls les navires ayant des treuils pouvant les manutentionner. »

Je relève également dans une lettre du président de la commission des travaux publics et des transports du conseil général du Sénégal au président de la haute assemblée locale le passage suivant:

« Il est inadmissible que l'impossibilité de transport mette en péril l'évacuation de la récolte d'arachides de la Casamance et facilite le départ d'un tonnage important dans les colonies anglaises. »

Je ne parle pas de l'isolement, pourtant grave, dans lequel se trouvent les populations de la Casamance, riche territoire qui forme une sorte de couloir étroit entre deux colonies étrangères la Gambie anglaise et la Guinée portugaise, dont l'influence ne peut que bénéficier de cet isolement, au détriment de l'influence française.

Un navire baliseur à moteur, de conception moderne et qui porte d'ailleurs le nom de M. le ministre de la France d'outre-mer, le *Marius-Moutet*, a été spécialement construit pour servir au Sénégal. Ce baliseur a pratiquement terminé ses essais et il se trouve actuellement, je crois, à Saint-Nazaire.

Je voudrais insister auprès de M. le ministre, et d'une façon très pressante, pour que le *Marius-Moutet* soit dirigé sur Dakar dans les moindres délais.

Enfin, mes chers collègues — et ma remarque est maintenant d'ordre très général — je désire exprimer ma satisfaction de constater qu'il existe déjà dans le budget des travaux publics une rubrique concernant les activités d'outre-mer. C'est sans doute un symbole; c'est, en tout cas, un précédent et nous sommes ici quelques-uns qui ne verrions aucun inconvénient, bien au contraire, puisqu'aussi bien vous avez déjà, monsieur le ministre, la charge et l'entretien des phares d'outre-mer, à ce que l'ensemble des chemins de fer et ports d'outre-mer, d'abord, puis, progressivement, l'ensemble des services des travaux publics d'outre-mer soient placés sous votre autorité technique. Ce serait, de toute évidence, sous une certaine forme, un pas de plus en avant vers l'union de la métropole et des territoires d'outre-mer. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre des travaux publics. Je répondrai à l'honorable conseiller que la question des ports est actuellement soumise à de nombreux régimes dans le détail desquels je n'entrerai pas. Il y en a six, selon qu'il s'agit de ports de commerce métropolitains, de ports algériens, de ports marocains, de ports tunisiens, de ports des territoires d'outre-mer, enfin de ports de guerre. Il est clair que des économies pourraient être réalisées par une centralisation.

Vous m'excuserez de n'avancer qu'avec précaution sur un terrain où j'empiéterais sur les attributions de certains de mes collègues.

Ce que je puis dire, c'est que le comité économique interministériel ayant été saisi de plaintes relatives à la durée de rotation des navires consécutive à l'état de certains wharfs, j'ai proposé spontanément, comme allant dans le sens de vos observations, de mettre à la disposition de mon collègue de la France d'outre-mer un inspecteur général spécialisé dans les travaux maritimes, afin qu'il se livre à une étude rapide des besoins les plus urgents des ports maritimes de la France d'outre-mer.

Je pense comme vous, d'ailleurs, qu'il serait intéressant de grouper les commandes et de ne pas distinguer entre administrations et services centraux différents selon que le port est de la France métropolitaine ou de la France d'outre-mer, d'autant plus que si, d'un côté, il y a en France des services techniques capables de faire les études d'ensemble, de l'autre côté, ces services n'existent pas.

Sous cette réserve, depuis l'ordonnance de la fin de 1945, le service central des ports et balises est chargé d'étudier le balisage des ports de la France d'outre-mer.

A ce titre, je prends acte de vos observations. Je demanderai au service des ports maritimes de porter une attention particulière à ce balisage. Mais l'exécution relève encore de la France d'outre-mer. En particulier, le navire baliseur auquel vous faisiez allusion a été commandé par ce ministère et non par mon département.

Il y a là une question de « frontière » qui sera peut-être à revoir et qui rend, en ce moment, les choses difficiles. Dans la mesure où cela ne dépend pas de moi, je transmettrai vos observations au ministre de la France d'outre-mer.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation ?...

Je mets aux voix le chapitre 351 au chiffre de 36 millions de francs.

(*Le chapitre* 351, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 354. — Entretien des prisonniers de guerre. » — Mémoire.

6e partie. — Charges sociales.

« Chap. 400. — Allocations familiales, 390 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4002. — Prestations en espèces assurées par l'Etat au titre du régime de sécurité sociale. » — Mémoire

« Chap. 401. — Œuvres sociales, 14.350.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 402. — Attribution aux personnels auxiliaires des allocations viagères annuelles prévues par l'article premier de la loi du 18 septembre 1940, 200.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Subventions

« Chap. 500. — Subventions diverses, 5.000 francs. » — (*Adopté.*)

Chap. 501. — Participation de la France aux dépenses d'organismes internationaux intéressant le ministère des travaux publics et des transports, 2.028.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 502. — Subvention au service des examens du permis de conduire, 30 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 503. — Subvention pour le fonctionnement des postes de secours sur route, 279.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 504. — Subvention pour l'entretien des chaussées de Paris, 140 millions de francs. »

Par voie d'amendement, MM. Bocher et Denvers proposent de rétablir le crédit demandé par le Gouvernement et voté par l'Assemblée nationale et de porter en conséquence la dotation de ce chapitre à 143.220.000 francs.

La parole est à M. Bocher pour soutenir l'amendement.

M. Bocher. Tout à l'heure, après l'exposé de M. le rapporteur spécial, M. le ministre des travaux publics a donné un certain nombre d'explications. Il a même à peu près visé le sujet.

Comme je n'ignore pas que la commission des finances semble tenir absolument à cette réduction de crédits et qu'on ne paraît pas mettre beaucoup de passion à les rétablir dans leur chiffre initial, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Il n'y a pas d'autre observation ?...

Je mets aux voix le chapitre 504, au chiffre de 140 millions de francs.

(*Le chapitre 504, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 505. — Subvention pour le fonctionnement des organismes de tourisme, 206 millions de francs. »

Je suis saisi de deux amendements identiques, présentés, le premier par M. Caspary et les membres du groupe du mouvement républicain populaire, le second, par M. Landaboure et des membres du groupe communiste, tendant tous deux à réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs et à le ramener en conséquence à 205.999.000 francs.

La parole est à M. Caspary.

M. Caspary. Mes chers collègues, comme vous le pensez bien, cet amendement est présenté à titre indicatif et a pour objet d'attirer l'attention du ministre sur l'organisme appelé « Tourisme et Travail ».

Il est d'usage que les organismes soumis au contrôle financier de l'Etat fassent l'objet, étant donné leur caractère semi-officiel, d'une ligne budgétaire distincte.

Ainsi en a-t-il toujours été jusqu'ici pour « Tourisme et Travail ». Il en est de même pour d'autres organismes qui ne dépendent pas évidemment du budget des travaux publics mais d'autres budgets. C'est le cas, entre autres, de la Croix-Rouge française ou encore de l'Entr'aide française.

Or, en respectant cet usage qui correspond à une intention bien précise, le budget des travaux publics contenait depuis deux ans (exercice 1945 et 1946) une ligne budgétaire particulière intitulée « Subvention à Tourisme et Travail », qui se chiffre à 17 millions de francs.

La commission des finances de l'Assemblée nationale s'est prononcée pour un texte quelque peu différent et a ajouté elle-même, sans que l'Assemblée, d'ailleurs, en fût saisie, après « Tourisme et Travail », les mots « et autres organisations similaires ».

Je tiens, pour éclairer le Conseil, à donner quelques précisions sur cette organisation de « Tourisme et Travail » qui groupe actuellement près de 1.500.000 adhérents, qui a pour tâche principale l'organisation des vacances pour les travailleurs français et qui agit notamment pour le compte de la C.G.T., de la C.F.T.C. et de la C.G.A. Ces trois mouvements lui ont confié l'organisation des vacances de leurs ressortissants et lui apportent un appui unanime et total.

D'autre part « Tourisme et Travail » a aussi officiellement la mission d'organiser en France le tourisme populaire et, à cet effet, a été placé sous le contrôle financier de l'Etat par arrêté interministériel du 22 octobre 1945.

En réclamant, par l'amendement que je vous présente, la suppression des mots « et autres organisations similaires », nous n'avons pas l'intention, vous le devinez bien, de proposer un monopole de fait en faveur de « Tourisme et Travail », car il est bien évident que si, dans l'avenir, d'autres organisations se créaient ou se constituaient dans le même but, il suffirait de prévoir pour elles une ligne budgétaire identique à celle qui figure pour « Tourisme et Travail ».

Ainsi, un contrôle plus efficace serait effectué dans l'attribution des subventions.

D'autre part, nous sommes actuellement fin juillet, les vacances sont déjà largement entamées et je pense qu'il est impossible de supposer que le crédit de 17.999.000 francs affecté à « Tourisme et Travail » puisse être diminué et affecté à d'autres organismes.

C'est dans ces conditions, et en précisant encore qu'il n'est pas dans nos intentions d'établir un monopole de fait, que nous demandons que soit rétabli le libellé de ce chapitre en faveur de « Tourisme et travail ».

M. le président. La parole est à M. Landaboure.

M. Landaboure. Mesdames et messieurs, l'amendement que j'ai déposé ayant le même but que celui de notre collègue M. Caspary, je n'insisterai pas. Il a donné excellemment tous les arguments qu'il fallait donner en sa faveur.

Je dois simplement ajouter que « Tourisme et travail » est un organisme très important puisqu'il a un budget de 300 millions, qu'il est sous le contrôle direct des organisations financières de l'Etat et qu'il donne toutes garanties.

Comme l'a dit M. Caspary, nous n'entendons nullement empêcher tout autre organisme déjà créé ou qui se créera, d'obtenir des subventions si ces organismes ont des titres pour les obtenir, mais nous pensons que le Parlement a voulu indiquer, par le libellé de ce chapitre, que c'était à cette seule organisation qu'il entendait accorder le crédit de 17 millions 999.000 francs, et qu'en conséquence, cette association est en droit de compter sur cette subvention, au moment où les vacances battent leur plein.

Si d'autres organismes similaires, que le Parlement ne connaît pas encore puisqu'elles n'ont pas formé de demande, et dont nous ne savons pas si ce sont des organisations reconnues ou contrôlées officiellement, venaient à demander des subventions, je ne pense pas qu'on pourrait les prélever sur ce crédit qui a déjà été promis à « Tourisme et travail ».

Par conséquent, j'insiste avec mon collègue Caspary pour que, cette année, ne figure dans l'intitulé du chapitre que l'association « Tourisme et travail ».

Nous ne voyons pas d'inconvénients à ce que d'autres associations bénéficient de subventions si leurs demandes sont acceptées par le ministre et inscrites dans le budget. Mais, pour cette année, nous demandons instamment que l'association « Tourisme et travail », que nous contrôlons, qui a plus de 1.300 adhérents, membres de la C. G. T., de la C. G. A., de la C. F. T. C., qui a ainsi réalisé, parmi les travailleurs, une unité que nous serions heureux de voir se réaliser dans nos organisations syndicales, nous demandons que cette association, qui donne ainsi satisfaction, dispose des 17 millions 999.000 francs qui lui ont été promis.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je veux simplement indiquer comment la question s'est posée devant la commission des finances.

Lorsque le chapitre est venu en discussion, un amendement, semblable à ceux que viennent de soutenir MM. Caspary et Landaboure, a été déposé.

Personne, d'ailleurs, à la commission, n'a mis en cause « Tourisme et travail ». Mais quelques membres ont fait valoir qu'il convenait que le libellé du chapitre fût un peu plus général, pour permettre d'accorder des subventions à d'autres organisations sportives. Après explications, on est passé au vote. L'amendement a réuni 15 voix et 15 voix se sont prononcées contre. Il n'a donc pas été adopté, mais vous voyez que la commission s'est partagée en deux parties égales.

Il semble que, dans l'esprit de la commission — et je crois résumer assez fidèlement les débats — la subvention inscrite au budget, cette année, doit évidemment être versée à « Tourisme et travail », puisque c'était la seule association connue jusqu'alors, le libellé devant simplement permettre l'inscription dans les budgets futurs d'autres crédits budgétaires pour subventionner éventuellement d'autres sociétés.

Pour le reste, que voulez-vous que le rapporteur vous dise, au nom de la commission des finances ? Il ne s'agit plus, semble-t-il, d'un débat proprement budgétaire, car aucun des amendements ne touche au crédit de 17.999.000 francs, inscrit à ce chapitre et, d'autre part, les divers orateurs qui ont pris la parole, au nom de leurs partis respectifs, ont bien montré qu'il s'agit d'un débat politique, plus que d'un débat financier.

En tout cas, la commission des finances n'a pas de mot particulier à dire, car il ne lui semble pas que, quelle que soit la conclusion qui intervienne, l'équilibre du budget puisse être menacé.

Elle ne peut que laisser le Conseil de la République juge de la question et les conseillers libres de leur vote.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Je demande à M. Caspary de vouloir bien retirer son amendement et d'accepter le libellé tel qu'il a été voté par l'Assemblée nationale, après un débat relativement important. Je ne reviendrai pas sur ce débat, mais j'indiquerai simplement que d'une part, pour cette année, quel que soit le libellé retenu, la part visée à l'article 4 de ce chapitre ira à « Tourisme et travail ». Que vous appeliez l'intitulé : « Subvention à Tourisme et travail et à d'autres organismes de tourisme », ou simplement « Subvention à Tourisme et Travail », les 17 millions 999.000 francs votés par l'Assemblée nationale, s'ils sont ratifiés par vous, seront acquis à ce dernier organisme.

Mais je pense qu'il n'y a pas lieu de donner de monopole et que c'est par l'intermédiaire d'un intitulé budgétaire de ce genre qu'on arrive à créer les monopoles

de fait qui sont vite des monopoles de droit. Je ne sais ce qui se passera l'année prochaine, mais je pense qu'il vaut mieux un intitulé plus général qui permettra, en 1948, sous le contrôle du Parlement, une répartition équitable des subventions, plutôt qu'un intitulé unitaire qui ne permet de donner cette subvention qu'à une seule association.

C'est pourquoi, personnellement, je serais reconnaissant à M. Caspary et à M. Landaboure s'ils retiraient leurs amendements.

M. Caspary. Monsieur le ministre, vos explications ne me donnent pas tout à fait satisfaction. Je voudrais que vous puissiez me promettre que, chaque fois qu'une subvention sera accordée, il soit bien spécifié à quel organisme elle sera attribuée.

M. le ministre des travaux publics. Bien entendu.

M. Caspary. Dans ces conditions, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement de M. Caspary est retiré.

M. Landaboure retirez-vous votre amendement. ?

M. Landaboure. Je le retire, monsieur le président, dans les mêmes conditions que M. Caspary.

M. le président. Les amendemenst sont retirés.

Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 505 ?...

Je le mets aux voix, au chiffre de 206 millions de francs.

(*Le chapitre 505, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 506. — Exploitation réglementée des voies navigables et prime compensatrice sur les frets, 430 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5062. — Subvention à la Société française de navigation danubienne, 10 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 507. — Subventions aux ports autonomes, 65 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 508. — Subvention exceptionnelle pour la couverture du déficit d'exploitation des sociétés de transports de la région parisienne en 1947, 1.400 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 509. — Subvention exceptionnelle à la Société nationale des chemins de fer français pour la couverture du déficit d'exploitation de l'exercice 1947. » — (Mémoire).

« Chap. 510. — Insuffisance d'exploitation des chemins de fer secondaires d'intérêt général, 40 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 511. — Insuffisance du produit de l'exploitation des chemins de fer placés sous séquestre ou frappés de déchéance, 177.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 512. — Subventions annuelles aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, 18 millions de francs. » — (*Adopté.*)

8e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 600. — Frais de justice et réparations civiles, 90.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 601. — Remboursement d'avances pour les travaux d'amélioration des ports maritimes et des prestations en nature des voies navigables et des ports maritimes, 3.080.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 603. — Participation de l'Etat à des études et travaux de chemins de fer, 150.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 604. — Remboursement à la Société nationale des chemins de fer français des pensions et rentes d'accidents acquises avant le 11 novembre 1918 sur l'ancien réseau d'Alsace et de Lorraine, 11.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 605. — Retraites des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways. — Versements à effectuer par l'Etat en exécution des lois des 22 juillet 1922 et 31 mars 1928 et de l'ordonnance du 2 décembre 1944, 1.300.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 606. — Participation de l'Etat à la constitution de retraites en faveur des agents des grands réseaux de chemins de fer, révoqués à la suite de la grève de 1920 sans droit à pension et non réintégrés, 213.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 611. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations. » — (Mémoire.)

« Chap. 612. — Dépenses des exercices périmés non frappés de déchéance. » — (Mémoire.)

« Chap. 613. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

TITRE II. — LIQUIDATION DES DÉPENSES RÉSULTANT DES HOSTILITÉS

« Chap. 700. — Dépenses de personnel nécessitées par l'organisation et le contrôle des transports routiers, 100 millions de francs. »

Par voie d'amendement, MM. Bocher et Denvers proposent de rétablir le crédit demandé par le Gouvernement et voté par l'Assemblée nationale et de porter, en conséquence, la dotation de ce chapitre à 105 millions de francs.

La parole est à M. Bocher.

M. Bocher. Mesdames, messieurs, la réduction de cinq millions proposée par la commission des finances ne paraît pas normale, étant donné que les licenciements prévus n'auront effet qu'au 1er octobre. L'année sera presque passée et cela risque de mettre les services en difficulté, car il y a déjà eu un effort massif de compression.

Je demande à M. le rapporteur général de bien vouloir faire un petit effort pour réduire cette diminution de crédits qu'il nous demande.

M. le ministre des travaux publics. Je suis très gêné. Je désirerais satisfaire la commission, mais voici la situation de ce service : il comptait 3.600 agents au 1er janvier 1946 ; il a été réduit à mille agents le 1er janvier de cette année ; il doit être ramené à 700 agents le 1er janvier 1948.

La commission estime qu'une réduction de cinq millions sur un crédit de 105 millions est peu de chose. Mais il ne faut pas raisonner comme cela. Il faut voir que cette réduction de cinq millions va porter, en pratique, uniquement sur les deux derniers mois de l'année, ce qui nous imposera une cadence de renvoi massif parmi les mille derniers agents, que le service compétent estime difficilement conciliable avec ce qui reste encore à faire et que vous connaissez.

De sorte que si la commission acceptait de ramener sa réduction, sur ce chapitre, à deux millions au lieu de cinq millions — ce qui sera d'ailleurs difficilement supportable par le service qui est représenté ici — je lui en serais reconnaissant. Et si elle voulait, alors, arriver à un total de dépenses qui n'excédât pas ce qui a été voté par l'Assemblée nationale, il faudrait qu'elle diminuât un peu, si c'est possible, la réduction du chapitre 701, qui viendra en discussion tout à l'heure.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Monsieur le ministre, il s'agit, à ce chapitre, de crédits nécessaires au fonctionnement des organismes départementaux dépendant des ponts et chaussées, qui répartissent l'essence, les bons de pneumatiques et autres produits ressortissant au contrôle de la circulation routière.

Votre commission des finances a pensé qu'il fallait faire un effort tout particulier pour comprimer ces services et elle vous est très reconnaissante d'apprendre que vous avez prévu un plan de dégagement qui ramène à sept cents agents, en fin d'année, l'effectif de ces différents services.

Mais elle croit devoir vous faire remarquer que, dès maintenant, en ce qui concerne les pneumatiques, un effort de réduction doit pouvoir être fait par vos services, puisque la liberté est rendue à la vente des pneumatiques des véhicules utilitaires.

Quant à l'essence, nous avons tous ici l'espoir d'un retour prochain à la liberté.

Dans ces conditions, nous acceptons votre proposition et nous ramenons à deux millions la réduction que nous avions primitivement chiffrée à 5 millions.

M. Bocher. Nous nous rallions aux propositions de la commission des finances et, dans ces conditions retirons notre amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Je mets aux voix le chapitre 700, avec le chiffre de 103 millions

(*Le chapitre 700, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 701. — Dépenses de matériel nécessitées par l'organisation et le contrôle des transports routiers, 25 millions de francs. »

Je suis saisi d'un amendement présenté par MM. Bocher et Denvers tendant à rétablir le crédit demandé par le Gouvernement et voté par l'Assemblée nationale et à porter, en conséquence, la dotation de ce chapitre à 30 millions de francs.

La parole est à M. Denvers.

M. Denvers. En raison des dépenses engagées au chapitre précédent, je ne crois pas qu'il serait très utile de réduire les crédits demandés par le Gouvernement, tout au moins ceux qui ont été adoptés par l'Assemblée nationale.

En effet, pour la plupart, ces dépenses sont déjà engagées et je crois que le crédit demandé sera tout juste suffisant pour les payer. On ne voit pas comment on pourrait réduire ces dépenses en raison de la hausse connue et enregistrée des prix de chauffage, d'éclairage, d'entretien, de téléphone, de frais de correspondance, d'imprimés et de fournitures de bureau.

Dans les frais de déplacement, peut-être pourrait-on se montrer plus économe. Il y a des imprévus mais ils ne chiffrent pas beaucoup. C'est la raison pour laquelle j'insiste auprès de l'Assemblée, comme auprès de la commission des finances, pour qu'elle veuille bien élever ce chiffre de 25 à 30 millions, c'est-à-dire ne pas faire de réductions sur ce chapitre, car il s'agit de dépenses fixes.

M. le ministre des travaux publics et des transports. J'accepte l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur général. La commission estime qu'il peut être fait des économies substantielles. En effet, d'après le détail donné par le projet déposé par le Gouvernement, ce crédit concerne les dépenses de matériel nécessitées par le fonctionnement des services suivants :

« Délivrance des autorisations de transport de marchandises à grande distance et éventuellement, des ordres de transport de marchandises ; délivrance des licences

d'achat de véhicules neufs et attribution de véhicules de surplus; contrôle de l'application de la réglementation des transports routiers, constatations et répressions des infractions; tenue de statistiques et fichiers concernant le parc des véhicules utilitaires; répartition, dans le cadre départemental, des carburants et des pneumatiques. »

Monsieur le ministre, la commission estime qu'il peut être fait sur ce chapitre d'importantes réductions, aussi bien du point de vue du matériel qu'en ce qui concerne le personnel.

Il est absolument indispensable que les services des ponts et chaussées comprennent qu'étant donné la politique nouvelle décidée par le Gouvernement en matière de contrôle routier, il faut en finir le plus tôt possible avec les services départementaux inutiles.

La commission qui, au chapitre précédent, a déjà consenti à renoncer à une partie de la réduction qu'elle avait proposée, est toute prête à faire le même geste.

Mais elle estime qu'il est nécessaire que vous fassiez ici un effort semblable à celui que vous avez fait en matière de personnel pour réduire ceux de ces services qui sont manifestement inutiles

M. le président. Quel est le chiffre que propose la commission ?

M. le rapporteur général. Nous acceptons de ramener la réduction à 2 millions, c'est-à-dire que nous proposons, pour ce chapitre 701, le vote d'un crédit de 28 millions de francs.

M. Denvers. Nous acceptons le nouveau chiffre proposé par la commission et nous retirons notre amendement.

M. le ministre des travaux publics. Le Gouvernement accepte également le chiffre de 28 millions de francs.

M. le président. La commission, d'accord avec les auteurs de l'amendement et avec le Gouvernement, accepte d'opérer seulement sur le chapitre 701 une réduction de 2 millions de francs et de ramener, en conséquence, le crédit de ce chapitre à 28 millions de francs.

Je mets donc aux voix le chapitre 701, au chiffre de 28 millions de francs.

(*Le chapitre 701, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 703. — Entretien des prisonniers de guerre de l'Axe. » — (Mémoire.)

« Chap. 704. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

« Chap. 705. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

Nous avons terminé l'examen du budget des travaux publics et des transports.

— 8 —

EXPLOSION D'UN NAVIRE A BREST
COMMUNICATION DU GOUVERNEMENT

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports, pour une communication du Gouvernement.

M. Jules Moch, *ministre des travaux publics et des transports.* Monsieur le président, je voudrais faire connaître au Conseil de la République que, d'après les derniers renseignements qui sont parvenus de Brest, une explosion très violente s'est produite à dix-sept heures trente. Des incendies auraient éclaté en ville et il y aurait, hélas! des victimes.

Une communication téléphonique directe n'ayant pu être établie avec Brest, je ne vous donne donc cette nouvelle que sous réserve.

Ce qui est certain, c'est qu'un bateau, en feu depuis midi, a fait explosion à dix-sept heures trente dans des conditions analogues à celles qui ont déclenché la catastrophe de Texas City.

C'est vous dire que je devrai peut-être partir pour Brest tout à l'heure et qu'en tout cas, j'y enverrai des représentants du ministère.

M. le président. Le Conseil de la République vous demande, monsieur le ministre, de le tenir au courant de ce qui s'est passé à Brest. Il espère que la catastrophe aura fait le moins de victimes possible. (*Très bien! très bien!*)

Nous aborderons à vingt et une heures et demie l'examen du budget du ministère du travail.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures vingt minutes, est reprise à vingt et une heures quarante minutes, sous la présidence de M. Monnerville.*)

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

M. le président. La séance est reprise.

— 9 —

BUDGET ORDINAIRE DE L'EXERCICE 1947
(SERVICES CIVILS)

Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi.

Travail et sécurité sociale.

M. le président. Nous abordons le budget du travail et de la sécurité sociale.

Je dois informer le Conseil de la République que la conférence des présidents, dans sa séance d'aujourd'hui, a fixé comme suit les temps de parole attribués aux différents groupes pour la discussion générale du budget du travail et de la sécurité sociale:

Groupe communiste et apparentés: 25 minutes;

Groupe socialiste S.F.I.O.: 25 minutes;

Groupe du rassemblement des gauches républicaines: 20 minutes;

Groupe du mouvement républicain populaire: 20 minutes;

Groupe du parti républicain de la liberté: 20 minutes.

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil que j'ai reçu de M. le président du conseil un décret nommant en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister M. le ministre du travail et de la sécurité sociale, Mlle Raffalovitch, directeur adjoint à la direction générale du travail et de la main-d'œuvre.

Acte est donné de cette communication.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Jules Boyer, rapporteur.

M. Jules Boyer, *rapporteur du budget du travail et de la sécurité sociale.* Le Gouvernement demandait, pour le ministère du travail et de la sécurité sociale, une ouverture de crédits de 23 milliards 35.168.000 francs.

Par lettre rectificative, il propose une réduction de 762.449.000 francs, donc de 3 p. 100 au lieu des 7 p. 100 prévus par la règle générale. Pourquoi une telle atténuation des mesures générales ? Je crois pouvoir vous en donner l'explication facile suivante:

Le budget du travail et de la sécurité sociale comprend des chapitres incompressibles qui entrent, pour une large part, dans l'augmentation de sept milliards environ que fait apparaître la comparaison des demandes présentées par le Gouvernement et les crédits réellement dépensés en 1946.

Sur ces dépenses transitoires ou temporaires, le rapporteur spécial devant l'Assemblée nationale s'est longuement étendu. Ce fut même la substance principale de son intervention.

Devons-nous engager aujourd'hui un véritable débat sur le chapitre 410: Prise en charge par l'Etat d'un acompte sur la retraite des vieux: 3.570 millions. Si nous ne devons pas discuter, pour le moment, sur le montant du crédit, qui est d'ailleurs dépensé, parce que nous savons combien cette dépense fut justifiée, du moins pouvons-nous regretter qu'aucune mesure législative n'ait encore prévu comment l'on récupérera cette somme, ainsi que les échéances suivantes.

Je me permets de rappeler à M. le ministre du travail l'urgence de dispositions nouvelles permettant d'assurer à nos vieux une aide indispensable dont le financement actuel est une mesure d'improvisation.

Sur le chapitre 706, formation professionnelle accélérée, trois milliards, mon collègue de l'Assemblée nationale prononce un éloquent plaidoyer en faveur de cette innovation qui, grâce à des méthodes pédagogiques spéciales et adaptées à l'âge des élèves, donnent à l'heure actuelle des résultats surprenants.

Nous nous sommes déjà prononcés sur le fond de la question, à l'occasion du budget de l'équipement, et nous avons considéré que les exigences de notre reconstruction et de notre équipement justifiaient les lourds sacrifices que la nation, dans son actuelle pauvreté, doit consentir à la formation professionnelle.

Il est toutefois à remarquer que pendant le premier trimestre, le nombre des places a été bien inférieur aux prévisions: 12.000 au mois de mai, et il n'est pas possible d'espérer que le chiffre de 25.000 prévu pour le 31 décembre 1947 soit atteint. Nous croyons savoir que le prix des places est relativement lourd — l'estimation officielle étant de 90.000 francs pour un stage de six mois — et incombe entièrement à l'Etat, la participation des associations gestionnaires étant nulle ou à peu près.

Le crédit de trois milliards devrait être limitatif, il ne peut être rigoureusement évaluatif, en l'absence d'une réglementation précise et d'un contrôle rigoureux; je pense que c'est dans son caractère forfaitaire que se trouve la justification de l'impropriété du terme « subvention » qui lui est appliqué.

Votre commission des finances n'entend pas se prononcer au fond sur l'organisation actuelle ni sur les avantages ou les inconvénients de la gestion par l'A. F. P. M. O., mais elle exprime très nettement le désir qu'un véritable statut de la formation professionnelle en définisse l'organisation et permette un contrôle financier, à peu près inexistant actuellement.

Le contrôle est surtout administratif et s'exerce *a posteriori.* Les comptables des centres ne sont nullement accrédités pour la manipulation des deniers publics et la conservation de biens mobiliers et immobiliers appartenant à l'Etat doit exiger la science d'un comptable public. Je n'entends faire peser sur quiconque aucune suspicion, mais il est absolument indispensable que l'effort consenti par le Parlement soit pleinement utilisé pour les fins poursuivies et cela dans l'intérêt même de nos travailleurs et de notre production.

Quant aux chapitres 720, 721 et 722, pour lesquels le Gouvernement demande plus de 8 milliards, qui ont trait aux soldes, à la garde, aux frais d'entretien des prisonniers de guerre, votre commission des finances

vous propose la disjonction et ne considère pas, de ce fait, si vous vous rangez à son avis, comme opportun de procéder à un examen sur le fond.

Je ne m'arrêterai pas davantage sur la contribution annuelle de l'Etat à la caisse autonome des ouvriers mineurs, qui atteint le chiffre de 2 milliards 900 millions de francs, et qui a pour but de faire participer la nation tout entière à la bonification des retraites de ceux qui sont, dans des conditions dangereuses et pénibles, les pivots de toute la vie économique.

Tels sont de gros postes incompressibles figurant pour un total de 17 milliards 400 millions de francs.

Sur les six milliards qui restent, les sociétés mutualistes bénéficient de subventions dont les conditions d'attribution restent fixées par l'arrêté interministériel du 1er décembre 1937, malgré l'ordonnance du 19 octobre 1945, portant statut de la mutualité et abrogeant la loi du 1er avril 1898.

L'article 75 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 a prévu qu'un arrêté fixerait les modalités d'attribution de ces subventions et leurs bases, et il y a lieu de penser que l'existence du plan de sécurité sociale aura une incidence sur le régime en cours. Les dépenses de cet ordre s'élèvent à plus de 500 millions. Il est à remarquer que, selon les dernières réformes, la mutualité est appelée à participer pleinement à l'organisation administrative et territoriale du plan de sécurité sociale en tant qu'organisme décentralisateur.

Nous aborderons maintenant les services propres du ministère du travail, dont l'administration centrale voit son personnel titulaire passé de 467 à 628, les agents contractuels de 151 à 142, les auxiliaires de 498 à 353, donc au total une augmentation de sept postes.

Toutefois, nous avons l'impression qu'une réorganisation de l'administration centrale doit être opérée dans le sens d'une concentration d'attributions entraînant une réduction d'effectifs.

La réforme des services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre réorganisés par la loi du 26 mars 1946 sur la base départementale, en supprimant les échelons régionaux, eut pour conséquence la suppression de soixante-dix-neuf emplois de titulaires. Mais nous trouvons dans les services de renforcement temporaire une prolifération à laquelle le décret de compression vient d'apporter un léger correctif par la suppression de soixante-dix-huit postes de contractuels et d'auxiliaires. Nous aurons l'occasion, lors de la discussion des chapitres, de proposer des réductions complémentaires.

Je tiens à rendre hommage au labeur consciencieux fourni par les directeurs départementaux du travail et de la main-d'œuvre, par les inspecteurs, par les contrôleurs qui sont les véritables artisans de la sécurité et de l'hygiène de nos travailleurs, ainsi que les agents préventifs de conflits sociaux.

Quant aux services de la sécurité sociale, qu'il s'agisse des services centraux ou régionaux, nous constatons que la période de transition et de transfert d'attribution entre eux et les caisses de sécurité sociale entraîne un certain flottement dans les services.

En raison de l'importance de cette nouvelle formation administrative, nous désirerions que la commission du coût et du rendement des services publics fût habilitée à effectuer une mission d'information qui nous paraîtrait à la fois conforme aux intérêts du trésor et à ceux de l'immense cohorte des assujettis. Une discussion s'est élevée à ce sujet à la commission. Il fut finalement décidé que les investigations porteraient sur toutes les dépenses budgétaires et extra budgétaires.

Je ne terminerai pas ce long exposé sur le budget du ministère du travail et de la sécurité sociale sans souligner toute l'importance des lignes budgétaires que nous allons examiner et sans évoquer les espoirs que suscite pour l'ensemble des travailleurs de ce pays, ouvriers ou paysans, ou même travailleurs indépendants, la mise en application d'un plan de sécurité sociale conforme aux aspirations de chacun des groupements intéressés et dignes d'être vraiment cette importante victoire de la solidarité humaine.

Le ministère du travail joue donc un rôle capital. Non seulement il doit constamment adapter la législation aux exigences chaque jour nouvelles des techniques modernes de manière à réaliser une protection efficace des travailleurs contre les risques de toute nature, mais il doit s'efforcer de concilier leurs aspirations légitimes vers une vie plus digne au milieu des difficultés économiques de notre époque. Son armature traduit nos grandes réformes sociales et il joue dans notre pays, qui fut toujours à l'avant-garde de la libération humaine, le rôle de moteur et de coordination de tous les facteurs sociaux de notre production. C'est en nous pénétrant bien de ces réalités que je vous convie, mesdames et messieurs, à l'examen des chapitres. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à Mme Devaud.

Mme Devaud. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, ce n'est pas comme représentant de la commission du travail à la commission des finances que je viens ce soir à cette tribune, mais comme représentant de mon groupe.

J'espère d'ailleurs que le représentant du groupe ne sera pas en contradiction avec le représentant de la commission du travail et prouvera ainsi que, sur les chapitres essentiels, nous pouvons parfaitement nous entendre, à quelque côté de l'hémicycle que nous appartenions.

Les économies réalisées sur le total des dépenses figurant au budget du travail et de la sécurité sociale se traduisent finalement par une augmentation de crédits de 7 milliards. Encore n'avons-nous pas une connaissance parfaite du budget de la sécurité sociale à laquelle fut accordée une relative autonomie.

A ce propos, me permettrez-vous de dire en passant que nous aimerions bien savoir comment fonctionne actuellement le contrôle du budget de la sécurité sociale, budget énorme que les assujettis aimeraient savoir parfaitement géré, non certes parce qu'ils éprouvent quelque crainte sur l'utilisation des fonds qu'ils ont confiés à l'administration de la sécurité sociale, mais parce qu'en régime démocratique il est normal que la gestion des cotisations puisse être constamment vérifiée.

Nous savons d'ailleurs, M. Laroque nous l'a dit, que le budget de la sécurité sociale est parfaitement en équilibre. On nous a même assuré qu'il comportait un excédent de quelque importance, puisqu'il atteint 15 à 16 milliards.

Permettez-nous, monsieur le ministre, d'être surpris de l'importance de cet excédent.

Proviendrait-il des cotisations trop fortes ? ou, au contraire, les prestations accordées seraient-elles trop basses ?

Je sais qu'on envisage l'augmentation des prestations vieillesse.

Ne craignez-vous pas à ce moment-là qu'il y ait un décalage un peu trop important entre la retraite des vieux travailleurs et les autres, hélas! pour lesquels on ne prévoit rien.

Nous avons voté, il y a quelques semaines, une augmentation de l'allocation temporaire, mais n'est-ce pas une ironie, car nous avons accordé l'augmentation et l'allocation de base n'existe pas.

Vous savez, monsieur le ministre, pour me l'avoir entendu exprimer à cette tribune, mon inquiétude et celle de certains de mes collègues en ce qui concerne l'échéance du mois d'octobre.

Nous avons voté des crédits qui sont inscrits aujourd'hui au budget du ministère du travail. Ces crédits représentaient l'échéance de juillet.

Les mandats arrivent péniblement; tous les économiquement faibles n'ont pas encore touché.

Que sera-ce en octobre si le Parlement, par hasard, part en vacances et sans avoir rien voté ?

Nous sommes plus que jamais dans le provisoire.

Je sais bien que la commission extraparlementaire chargée de reviser la loi du 22 mai s'est mise d'accord, si l'on peut s'exprimer ainsi, sur un texte dont j'ignore ce qu'il deviendra.

Pour ma part il me sera difficile de voter un texte semblable qui met au bénéfice de la loi d'assistance la moitié des vieux Français et qui constitue une régression véritable par rapport à notre actuelle législation sociale.

Quoi qu'il en soit, nous devons discuter rapidement un texte qui permette aux vieux d'espérer recevoir leur allocation au 1er octobre prochain. Il faut que l'une des nombreuses propositions qui ont été déposées ou que le projet du Gouvernement soient votés et que nous puissions nous séparer en toute sécurité de conscience et en toute certitude qu'au mois d'octobre nos vieux ne seront pas désemparés.

En dehors de cette lourde charge de 3.750 millions de francs que l'allocation temporaire a imposée au budget du ministère du travail, la formation professionnelle est inscrite pour un lourd crédit de 3 milliards.

Certes, ce n'est pas moi qui m'élèverai contre la formation professionnelle accélérée. Je sais trop le prix de cette nouvelle institution, ce qu'on peut en attendre au moment où nous avons en France un pressant besoin de main-d'œuvre qualifiée.

Mais, pour cette formation professionnelle, comme pour la sécurité sociale, a-t-on légiféré avec une connaissance parfaite de la question ? A-t-on pensé à toutes les incidences du problème ? N'est-on pas allé trop vite en la matière ?

Vous savez que je ne critique absolument pas le principe de la sécurité sociale auquel je suis sincèrement acquis. Malheureusement la loi du 22 mai a été votée, disons le mot, à l'esbroufe. Une loi de cette importance devait sortir d'un long débat général où chacun aurait apporté un peu de soi-même. Il en va de même pour la formation professionnelle; il faut un statut de la formation des jeunes et de la formation professionnelle accélérée.

Il faut prendre des mesures d'ensemble soigneusement étudiées, au cours des travaux parlementaires. Il ne faut pas élaborer une institution de cette ampleur en prenant le problème par la bande ou par le biais de la loi de finances. Le principe de la formation professionnelle est excellent, mais l'application et la rentabilité en sont discutables.

Notre rapporteur spécial vient de nous

indiquer le prix de revient — je m'excuse de cette expression — d'un élève.

Ce prix est évidemment un peu trop élevé. Il est le double de celui prévu au moment de la mise en place des premiers centres.

Il faut donc revoir ce problème, le revoir dans le cadre du plan Monnet et du plan d'immigration, c'est-à-dire longuement.

C'est dans ce sens que je fais quelque objection au crédit qui nous est demandé.

En face de ces augmentations de crédit justifiées en leur principe, mais qui ne sont pas toujours rentables, il n'y a pratiquement aucune réduction administrative. Au contraire, en raison de l'augmentation du coût de la vie, nous voyons grossir les dépenses administratives. Des nouveaux postes sont créés. On peut penser qu'ils ne sont pas absolument utiles.

Je ne veux pas m'opposer à notre commission du travail. Je sais par ailleurs que les attachés du travail à l'étranger sont utiles, comme le sont les attachés militaires ou les attachés commerciaux. Mais était-il nécessaire de créer ces postes ? N'aurait-on pas pu utiliser des hommes qui sont actuellement à l'étranger et qui auraient pu exercer les fonctions d'attachés du travail en attendant que de meilleures finances nous autorisent à créer ces trois nouveaux postes ?

Ce qu'il faudrait, c'est ne pas gonfler démesurément notre budget et, s'il y a dans nos ambassades à Londres, à Washington ou à Moscou des hommes compétents, on aurait pu momentanément les investir de ces fonctions.

Par contre, certains emplois me paraissent singulièrement « démonétisés » malgré leur utilité, et je risque en cela de me trouver en opposition avec notre commission des finances.

Par exemple, au chapitre 114, on prévoit 20 assistantes sociales, lesquelles sont payées de 3.300 à 7.000 francs par mois.

En vieille travailleuse sociale, je suis un peu effarouchée par ces traitements. Comment peut-on penser qu'une assistante puisse encore travailler à de tels tarifs ? Il y a un barème de traitements. Dans l'industrie privée, une assistante touche infiniment plus.

De deux choses l'une, ou bien les vingt postes sont utiles, les assistantes sociales remplissent parfaitement leurs fonctions et elles doivent être payées en conséquence; ou bien elles sont inutiles et alors il faut les supprimer. A moins qu'il ne s'agisse d'un camouflage... ce que je ne me vois pas autorisée à supposer.

Si tel n'est pas le cas, il est inhumain de faire travailler des femmes à 3.300 francs par mois. Le salaire moyen porté à ce chapitre est de 53.376 francs. C'est beaucoup moins que le salaire minimum vital et je ne comprends pas que l'Etat donne ainsi un exemple fâcheux de patron avare ou injuste.

Il est peut-être un peu anormal de ma part, au moment où il est question d'économies, de venir demander des augmentations de salaire, mais je crois que, s'il faut supprimer les emplois inutiles, il convient de payer largement et convenablement ceux qui sont utiles. (*Applaudissements.*)

De même, les crédits affectés aux contrôleurs sociaux nord-africains ont été supprimés. Je sais qu'un de nos collègues a déposé un amendement tendant au rétablissement de ces crédits. Je ne veux donc pas insister sur ce point, mais je suis étonnée qu'au moment où tant de travailleurs nord-africains arrivent en France, on supprime 18 postes de contrôleurs sociaux qui leur sont spécialement affectés.

Je n'oublie pas qu'au cours de la discussion à l'Assemblée nationale, on a parlé de ces contrôleurs qui sont plus souvent des policiers que des assistants sociaux.

Mais nous demandons quant à nous — non pas le maintien de policiers — mais le rétablissement de contrôleurs sociaux choisis spécialement parmi des agents sachant parfaitement parler arabe.

La grosse difficulté pour les travailleurs nord-africains arrivant en France, c'est qu'ils se trouvent aux prises avec une civilisation et une langue qu'ils ne connaissent pas toujours parfaitement. Il faut faciliter leur adaptation. Il faut leur éviter de tomber entre les mains de « marchands de soupe », ainsi que M. le ministre a appelé tous ces gens qui les exploitent et leur font perdre une partie de leur salaire. Il convient, par conséquent, de demander des économies, en particulier en ce qui concerne les postes bureaucratiques et administratifs, et de proposer le rétablissement de postes sociaux et humains, comme ces postes de contrôleurs sociaux des ouvriers nord-africains.

En passant, permettez-moi, monsieur le ministre, de vous parler des allocations familiales, puisqu'aussi bien elles relèvent entièrement de votre département. Je ne m'y étendrai pas longuement; je veux vous dire qu'il faut rajuster les allocations familiales et aplanir les zones de différenciation. A l'heure actuelle, nous cherchons justement, à notre commission du travail, une formule nouvelle qui modifie les zones d'abattement de salaires. Mais il faut aussi que les zones de différenciation des allocations familiales soient supprimées, il faut créer l'égalité des familles en même temps que tenir compte du minimum vital familial. C'est la revendication essentielle des familles à l'heure actuelle. Si l'on veut que le problème démographique soit réglé en France et que la justice règne entre les individus, il faut absolument tenir compte du minimum vital familial. (*Très bien! très bien!*)

Je ne prolongerai pas davantage mes observations sur ce budget, que nous allons discuter chapitre par chapitre et sur lequel tout a été déjà dit ou à peu près.

Mais, vous êtes, monsieur le ministre, le jeune ministre d'un département ministériel jeune. Et, parce que ce département est jeune, nous voudrions qu'il fût dynamique, vivant, humain. Nous ne voulons pas le voir s'enkyster dans des formules administratives, dans de vieilles formules paperassières et périmées.

Au moment où, tout de même, les organisations syndicales sont à peu près toutes en place, où les comités d'entreprises fonctionnent parfaitement, où la sécurité sociale commence à « tourner » et se rodera peu à peu, pourquoi alourdir inutilement et administrativement votre ministère ? Rendez-le, au contraire, plus spontané et plus vivant.

Il existe actuellement une tendance à s'orienter vers une organisation plus démocratique, plus spontanée — c'est le mot que j'emploierai volontiers — des relations entre le travail et le patronat. On est revenu, par la loi du 23 décembre 1946, aux conventions collectives. Après la conférence économique, après la réunion du Conseil économique, après l'effort manqué, dirai-je, du dirigisme économique et social pratiqué pendant ces derniers mois, il semble que l'on s'oriente, ainsi, vers une politique plus humaine et plus aérée.

Et nous nous félicitons de la diminution de certains pouvoirs de l'Etat, parce que cela va favoriser les contacts humains, les initiatives de base et, en un mot, la vraie démocratie économique et sociale; nous souhaitons, bien entendu, qu'on ne revienne pas au libéralisme anarchique, mais qu'on s'oriente tous les jours davantage vers une réforme profonde des rapports sociaux et économiques dans le cadre de l'entreprise; qu'on envisage ainsi rapidement une organisation d'ensemble des rapports entre producteurs et travailleurs.

Croyez bien, monsieur le ministre, qu'en disant cela je ne veux porter aucune atteinte au ministère du travail; celui-ci, au contraire, doit demeurer au-dessus de tout cela, plus fort et plus vivant que jamais, parce que à lui seul reviendra le rôle éminent d'arbitre et de lien harmonieux entre tous les organismes sociaux et économiques. (*Applaudissements à droite, au centre et sur divers bancs à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Hyvrard.

M. Hyvrard. Monsieur le ministre, mesdames, mes chers collègues, j'ai quelques scrupules à retenir l'attention de ce petit groupe de résistants aux fatigues parlementaires. Néanmoins, je profiterai de votre état de fatigue pour faire devant vous, non point la critique du ministère du travail, mais un peu d'auto-critique à l'occasion de l'examen du budget du travail.

A plusieurs reprises, nous avons entendu, ici même, protester, avec véhémence parfois, contre la manière cavalière dont on traitait le plus souvent les avis du Conseil de la République. Certains d'entre nous ont même cru voir dans cette attitude de l'Assemblée nationale un certain parti pris de minimiser notre rôle.

N'exagérons rien, et permettez-moi de vous convier à un petit examen de conscience, qui ne sera pas inutile en cette fin de session. (*Mouvements divers.*)

Mettons-nous par la pensée à la place de nos amis de l'Assemblée nationale lorsqu'ils reçoivent leurs textes notablement modifiés par le Conseil de la République. D'une part, ils ont pu voir dans la surabondance de nos avis je ne sais quelle volonté de gonfler notre importance, peut-être même ont-ils, très irrespectueusement, songé en l'occurrence à la grenouille de la fable qui voulait devenir aussi grosse que le bœuf. Dans ce cas, ils se trompaient certainement, mais je crois plus simplement que, débordés par un travail inhumain, ils n'ont pas le temps de se pencher à nouveau sur des textes trop modifiés et qu'ils n'acceptent pas, évidemment, de se déjuger finalement sur une trop grande échelle et à une trop rapide cadence.

Nous avons donc une part de responsabilité dans cette situation. Comme dit le fabuliste :

Ne soyons pas trop difficiles,
Les plus accommodants, ce sont les plus habiles,
On hasarde de perdre en voulant trop gagner...

Je vous demande donc de profiter du budget du travail pour essayer une nouvelle méthode. Rétablissons aussi souvent que notre conscience le permettra, c'est-à-dire assez souvent, les chiffres votés par l'Assemblée nationale, chiffres qui, sauf erreur de ma part, avaient été acceptés ou subis par le ministre du travail, et ne formulons qu'un nombre restreint d'avis; ils risquent d'être suivis, ce qui constituera une indication précise pour l'avenir et une indéniable victoire pour le Conseil de la République.

Tout à l'heure, le distingué rapporteur spécial nous a surabondamment démontré combien la commission des finances défendait avec énergie l'excellent principe de l'utilisation parcimonieuse des deniers publics.

Certes, mes amis et moi-même applau-

dissons à ce légitime souci d'économie, mais nous nous excusons, nous ne pourrons pas répondre toujours à l'appel de la commission des finances, nous n'y répondrons qu'avec prudence et circonspection.

En effet, il s'agit du budget du travail et de la sécurité sociale, qui est — suivant le mot même du distingué rapporteur spécial — le tableau synoptique des améliorations de la condition des travailleurs.

Si nous acceptions toutes les réductions proposées par notre commission des finances, et elles sont nombreuses, nous risquerions de gêner le fonctionnement des différents services du ministère qui nous est cher.

Puisque nous votons ce budget avec quelque sept mois de retard — et ce n'est pas de la faute de M. le ministre du travail — nous sommes tout disposés, monsieur le ministre, à tenir grand compte des demandes motivées de rétablissement de crédits que vous nous présenterez ou que vous nous ferez présenter.

Nous vous demandons toutefois et très simplement de vous inspirer au maximum des excellents principes d'économie défendus par notre commission des finances, en attendant la grande réforme administrative que nous attendons tous avec plus d'impatience encore que les vacances parlementaires et la fraîcheur. (*Applaudissements au centre, à droite et sur divers bancs à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Lafay.

M. Bernard Lafay. Mesdames, messieurs, le rassemblement des gauches républicaines tient à faire remarquer au Conseil de la République que le budget du travail et de la sécurité sociale pour l'année 1947 est supérieur de plus de six milliards de francs à celui de l'année 1946.

Les différentes mesures de compression qui ont été prises depuis un an — il faut bien le reconnaître — ont réduit de 1.876 unités l'effectif du personnel des différents services du ministère.

L'accroissement de plus de six milliards qui figure au budget du travail n'est donc pas le fait d'une augmentation du nombre des emplois.

Nous reconnaissons que ces augmentations, figurant en fait pour une somme de plus de six milliards de francs, sont pour la plupart incompressibles, et nous le regrettons.

Ces augmentations résultent pour une large part de l'application de textes de loi.

Le groupe du rassemblement des gauches républicaines du Conseil de la République était même désireux de déposer sur certains chapitres des amendements ayant trait à des réductions de dépenses, du fait que les postes prévus n'étaient pas encore, au septième mois de l'année 1947, pourvus entièrement des agents jugés indispensables.

Nous signalerons entre autres la rémunération du personnel de l'inspection médicale du travail et de la main-d'œuvre.

Les honoraires proposés par votre administration sont tels qu'elle ne peut sans doute trouver les médecins et les assistantes sociales nécessaires.

Le rassemblement des gauches républicaines, sur ces chapitres, ne vous demande pas de réduction de dépenses, du fait des économies réalisées par vos services par suite du manque involontaire de personnel.

Nous vous demandons, monsieur le ministre, puisque les crédits de certains chapitres vous le permettent en raison des économies réalisées par manque de candidats, de donner des honoraires convenables aux médecins et aux assistantes sociales.

Le recrutement s'en trouvera amélioré en quantité, puisque vos services en ont jugé ainsi, et en qualité.

Le ministère du travail et de la sécurité sociale se doit de payer convenablement ceux qui contribuent en son sein à l'amélioration sociale de la vie des travailleurs.

Pour le premier trimestre de 1947 figure la somme de 3 milliards 570 millions de francs résultant de l'application des lois des 22 mars et 13 septembre 1946, accordant une allocation d'attente aux vieux travailleurs.

En attendant le bénéfice de la retraite des vieux, qu'on leur promettait le 1er avril 1947, toutes les personnes dont les ressources annuelles n'excédaient pas au total 45.000 francs par an, tous les ménages dont les ressources n'excédaient pas au total 60.000 francs pouvaient demander et obtenir l'allocation temporaire individuelle dès qu'elles se trouvaient dans les conditions d'âge prévues par la loi.

La surprise et la déception furent grandes pour ces personnes lorsqu'elles se présentèrent pour percevoir le deuxième terme de cette indemnité mensuelle.

En effet, en vertu de l'article 3 du décret du 13 mars 1947, ces vieux travailleurs ne peuvent bénéficier de l'allocation d'attente que si la valeur des biens meubles et immeubles qu'ils possèdent ne dépassent pas 500.000 francs pour une personne seule et 750.000 francs pour un ménage.

On a voulu par ce décret, certes, mettre un terme à certains abus, mais, monsieur le ministre, les petits propriétaires d'immeubles, par suite d'une déplorable politique inaugurée il y a plus de vingt ans, perdent de l'argent chaque année. Cette masse de petits et braves gens acculés maintenant à la misère, qui sont peut-être les plus grandes victimes de notre crise économique et financière, sont victimes du décret du 13 mars 1947.

Le rassemblement des gauches républicaines serait désireux que le Gouvernement ne les oublie pas trop.

Monsieur le ministre, au moment où nous abordons l'étude du budget du travail et de la sécurité sociale, vous estimerez avec le rassemblement des gauches républicaines que nous avons le devoir de songer plus particulièrement à la main-d'œuvre étrangère.

La nécessité d'une immigration intense n'est plus contestée par personne.

Le déficit béant de la main-d'œuvre dans les professions vitales se creuse, répétons-le, de jour en jour, du fait du départ des prisonniers.

L'accord franco-italien prévoyait l'introduction en France de 200.000 travailleurs italiens pendant l'année 1947. Les résultats obtenus jusqu'ici sont très inférieurs aux prévisions. Voici les chiffres: janvier, 944; février, 2.608; mars, 4.583; avril, 2.987; mai, 7.436; au total, 18.558 en cinq mois.

Pour que l'accord soit exécuté, il faudrait introduire 25.000 travailleurs en moyenne durant les prochains mois, éventualité très peu probable.

Telles sont les questions que très respectueusement, monsieur le ministre du travail et de la sécurité sociale, le rassemblement des gauches républicaines se permet de vous poser. (*Applaudissements sur quelques bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Doucouré.

M. Amadou Doucouré. Mesdames, messieurs, bien souvent avant la fin de la discussion du budget vous aurez l'occasion d'entendre à cette tribune la voix des élus des territoires d'outre-mer.

Ainsi que je le disais l'autre jour et ainsi que mon collègue M. Charles-Cros le confirmait magistralement à cette même tribune en traitant des questions du ministère de la France d'outre-mer d'une fédération des ministères, je vous répète que le sort de l'Union française se joue plus ou moins dans toutes les chancelleries.

C'est pourquoi vous me permettrez de profiter de ce débat pour vous entretenir un instant du sort des travailleurs d'outre-mer.

Dans les territoires d'outre-mer, comme partout, la majeure partie de la population, le plus grand nombre des travailleurs s'emploient aux travaux de la terre, puis au commerce, puis à l'artisanat. Cependant, une autre fraction importante de travailleurs, depuis le manœuvre ignorant jusqu'au professeur agrégé, en passant par le modeste commis ou le modeste employé de boutique, loue ses services, soit à l'administration, pour assurer le fonctionnement de services publics qui sont à l'image de ceux de la métropole, soit à l'industrie ou au commerce.

L'on peut dire que, dans les territoires d'outre-mer, tous les métiers, toutes les professions existant en France sont également représentés et, grâce à l'instruction reçue, grâce à une formation professionnelle qui n'a pas encore dit son dernier mot, on n'a pas à se plaindre du rendement des travailleurs d'outre-mer.

Monsieur le ministre du travail et de la sécurité sociale, je puis vous assurer que c'est autour de la question du travail que les employés des territoires d'outre-mer, sans distinction de secteurs, ni de couleur, ont rencontré les plus grosses difficultés. En effet, le régime de traitements de l'administration, à peu près inspiré du régime existant en France, bien qu'il ne donne pas encore le même résultat, régit les employés de ce secteur. Je vous le répète, ce régime ne donne pas entière satisfaction en ce qui concerne les indemnités diverses, les pensions de retraite, etc.

Pour cette catégorie de travailleurs, seuls ceux qui sont régis par le statut d'un cadre régulier touchent une certaine indemnité pour la retraite, tandis que restent exclus du bénéfice de ces dispositions les auxiliaires de tous grades. C'est peut-être que ces derniers ont eu le malheur d'entrer par la petite porte et que désormais leur sera fermée à jamais la grande porte des cadres par voie de réintégration. J'espère que non!

L'autre jour, un de nos collègues disait justement au sujet du grand nombre de fonctionnaires et en préconisant justement la suppression de certains services inutiles: « Il y a des auxiliaires utiles dans des services inutiles et c'est dans les services utiles que se trouvent ceux qui sont inutiles. »

Ceci est assez grave pour qu'on se penche avec bienveillance sur le cas des auxiliaires d'outre-mer parce que, si on les a maintenus à leur place, c'est que réellement on leur a reconnu une certaine valeur.

M. M'Bodje. Absolument!

M. Amadou Doucouré. En terminant sur ce chapitre, je me permettrai, monsieur le ministre et mes chers collègues, de lever un autre rideau et de vous exposer le sombre tableau des employés du secteur privé. Pour la plupart, la fixation de leur salaire a souvent été laissée à la fantaisie et à l'arbitraire des patrons qui ont souvent payé le travail du noir, non pas d'après l'effort fourni mais selon la couleur de la peau.

La bienveillance du Gouvernement de la République a voulu ultérieurement, par un système de législation du travail,

qu'on ne laissât pas subsister un régime qui était la porte ouverte à l'exploitation de l'homme par l'homme. Mais cette législation est encore incomplète, car elle n'accorde à l'employé qu'un salaire unique, arraché au prix de quels efforts aux organisations syndicales patronales!

Nous demandons donc à M. le ministre du travail l'introduction, dans le plus bref délai, dans les territoires d'outre-mer, des lois du travail répondant aux nécessités du moment.

Quant à la sécurité sociale, voilà pour nous une nouvelle chose qui n'a pas encore fait son entrée dans les territoires d'outre-mer, et la IVe République, de même qu'elle a pu accomplir le miracle de l'Union française, saura, à notre avis, mériter cette gloire de faire bénéficier les territoires d'outre-mer d'une législation comportant la sécurité sociale.

Jusqu'ici, nous n'avons pas connu ce bonheur, et toutes les fois qu'on a essayé quelque chose dans ce sens, ce fut malheureusement en vain. Toutes les fois qu'on a protesté, ce fut inutilement et des grèves n'ont abouti qu'à empirer la situation: elles n'ont d'ailleurs abouti à aucun résultat.

Les patrons, en l'absence de toute législation, ont toujours montré qu'ils étaient les plus forts. Certains patrons ne poussent-ils même pas l'arrogance jusqu'à dire que leurs maisons ne sont pas des institutions philantropiques ou des associations de secours mutuels!

La plupart du temps on nous dit: « Vous avez de nombreuses familles, vous avez de nombreuses femmes. » Je ne défends pas ici le régime de la polygamie, mais je me permets, mes chers collègues et monsieur le ministre, de vous dire que, jusqu'à présent, si l'Afrique, si les vastes territoires de l'Union française ont pu être conservés, c'est justement grâce à ces nombreuses familles.

M. Vourc'h. A la polygamie!

M. Amadou Doucouré. Par la polygamie, justement. Pour nous autres, Africains, elle est nécessaire afin d'assurer notre conservation, car nous sommes, par exemple, une population de 25.000.000 d'habitants en Afrique occidentale française pour un territoire dix ou vingt fois grand comme la France. Vaut-il mieux avoir beaucoup d'enfants ou des coffres-forts pleins d'or et d'argent? Ce sont les hommes qui font la patrie. (*Très bien! très bien!*)

M. Vourc'h. Sur cette question-là, j'aurais beaucoup à vous dire, mon cher collègue.

M. Amadou Doucouré. Vous avez approuvé dans la Constitution le texte des statuts de l'Union française; ces statuts disent qu'ils laissent libre chaque peuple participant à l'Union française de se marier comme il l'entend et selon ses traditions.

Jusqu'ici, je le répète, les employés du secteur privé et tous les auxiliaires de tous les cadres vivent ainsi sans la garantie du lendemain; la plupart sont chargés d'une nombreuse famille et ne perçoivent qu'un salaire dérisoire.

Personnellement, j'ai été employé de commerce pendant vingt ans et n'ai quitté mon emploi que pour venir parmi vous siéger dans cette Assemblée et défendre les intérêts de mon territoire. Je puis indiquer qu'à la colonie, quoi qu'on puisse croire, la sécurité sociale n'existe pas jusqu'à présent et que l'employé, après trente ou quarante ans de services, se voit purement et simplement remercié par une maison, par une compagnie qu'il a servie et qui s'est enrichie aux dépens de son labeur. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Ce n'est pas faire de la démagogie que vous dire certaines vérités; nous sommes entre Français et il convient entre nous de dire la vérité. (*Nouveaux applaudissements.*)

M. Vourc'h. Voulez-vous me permettre une observation, mon cher collègue ?

M. Amadou Doucouré. Volontiers!

M. Vourc'h. Vous avez fait tout à l'heure allusion aux coffres-forts et aux nombreuses familles. Je vous fais observer que les familles nombreuses se trouvent, non pas là où il y a des coffres-forts, mais chez les pauvres.

M. Amadou Doucouré. Justement, chez nous il n'y a pas de riches; nous sommes des pauvres et des prolétaires et les grosses compagnies coloniales installées là-bas pour s'enrichir aux dépens de ces prolétaires ne leur payent qu'un salaire unique, bien qu'ils soient chargés d'une nombreuse famille. Nous sommes donc d'accord sur le même problème.

Pour revenir à nos moutons (*Sourires*), je vous dis, monsieur le ministre, que, jusqu'à présent, le régime de la législation du travail est incomplètement appliqué et que la sécurité sociale est inexistante. La IVe République aura donc la reconnaissance de tous les travailleurs d'outre-mer si elle veut bien commencer, dès maintenant, à les faire bénéficier des avantages de cette loi.

Je crois, monsieur le ministre, que, d'accord avec votre collègue du commerce et votre collègue de la rue Oudinot, vous saurez entendre notre voix.

Lorsqu'on parle à cette tribune de sécurité sociale, on conviendra que la question intéresse, non pas seulement les ouvriers de la métropole mais tous les travailleurs de l'Union française sans distinction de race ni de couleur, grâce à l'effort de qui ladite Union saura être désormais forte et prospère. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Dassaud.

M. Dassaud. Mesdames, messieurs, la tendance générale, dans cette Assemblée, est, naturellement, portée aux économies, économies ordonnées, bien entendu, car, lorsqu'il s'agit du ministère du travail, il ne faut point lésiner.

Le ministère du travail est, aujourd'hui, l'un de nos plus grands ministères, non seulement parce qu'il contrôle la perception et l'emploi de sommes considérables, mais aussi parce qu'il a accompagné l'effort social grandiose réalisé par notre pays.

Le ministère du travail est véritablement le ministère de l'homme. Dès que l'enfant, sorti de l'école, entre en apprentissage et lorsque, plus tard, devenu homme, il travaille, il a affaire continuellement avec ce ministère. A la fin de sa vie, sa tâche accomplie, c'est encore vers le ministère du travail qu'il se tourne pour recevoir une allocation, bien maigre, reconnaissons-le.

Ce que je voudrais vous faire remarquer, c'est justement la modicité des sommes mises à la disposition du ministre pour protéger les travailleurs, assurer le contrôle de la gestion de leurs intérêts et aussi pour avoir les moyens d'information sur ce qui se passe, sur ce qui se fait en matière sociale en d'autres pays du monde.

C'est pourquoi je regrette la décision de la commission des finances qui a usé de beaucoup de rigueur en supprimant le crédit de 2.116.000 francs du chapitre 1103, destiné à la création de trois postes d'attachés du travail à Washington, à Londres et à Moscou.

J'entends bien que notre commission peut avoir d'autres raisons, qu'elle peut invoquer à juste titre de récentes déclarations faites à la tribune de cette Assemblée et nous apportant l'affirmation que notre pays jouit d'un système de sécurité sociale au moins égal aux meilleurs. Hélas! nous n'avons pas toujours été des novateurs en cette matière! Puis, avec la vie mouvante, les nations en continuelle transformation, nos ambassadeurs sont fort occupés de politique, cet art difficile, délicat et combien préoccupant. Aussi les travailleurs français aimeraient-ils avoir, dans l'immédiat, aux postes d'écoute et de regard des grandes capitales du monde, des hommes plus spécialement préoccupés de la politique sociale.

Pour l'avenir, il serait souhaitable de voir plus grand encore et de ne pas s'arrêter à la seule observation de la législation sociale des grandes nations, et je pense qu'à cet égard je rencontrerai l'assentiment de tous ici en faisant remarquer que l'étude de l'état social de certains pays du Nord de l'Europe ou même situés aux antipodes, ne manquerait pas d'intérêt pour nous.

Je voudrais, mes chers collègues, ajouter une deuxième observation en ce qui concerne les centres de formation professionnelle et l'incidence du recrutement sur l'apprentissage artisanal.

L'utilité des centres de formation professionnelle n'est plus à démontrer: initiation manuelle, instruction technique répondant à la nécessité d'une abondante main-d'œuvre qualifiée, cela est connu.

A-t-on pensé que la centralisation nécessaire pour le bon fonctionnement de la formation tarit en fait le recrutement des apprentis artisanaux ruraux ?

Les maîtres artisans placés dans des conditions matérielles assez dures ne peuvent pas assurer aux apprentis en boutique les mêmes avantages qu'aux apprentis des centres, et ceux-ci se recrutent non seulement en ville mais dans les campagnes.

Or si les nécessités de la reconstruction sont grandes, impérieuses même, il faut aussi assurer la continuité de la vie rurale, et ce ne sont pas les cours de bricolage qui permettront de remplacer les maçons, les charrons, les maréchaux ferrants, qui sont et resteront à la base de tout travail agricole.

C'est pour ces raisons que je vous demande, monsieur le ministre, d'étudier rapidement, et en vous priant d'écouter sur ce point les avis des chambres des métiers qui ont quelque connaissance en la matière, les moyens propres à assurer la continuité du recrutement des apprentis artisanaux ruraux, notamment en versant au maître artisan, le jour où leur élève a été reçu au certificat d'aptitude professionnelle, consécration de la fin de l'apprentissage, certaines compensations financières qui permettraient de rétablir un équilibre détruit.

Je sais, monsieur le ministre, qu'il vous est difficile de l'accepter pour le moment. Je sais que les sommes que vous demandez sont nécessaires et que vous ne pouvez en distraire une certaine partie. Mais les dépenses de premier équipement, de première installation entrent pour une grosse part dans les crédits que vous nous demandez, et j'espère que, dans un avenir très proche, vous pourrez étudier et mettre sur pied un système d'apprentissage artisanal rural. Ainsi, je vous prie de le croire, vous aurez bien servi les intérêts de gens qui seront toujours nécessaires, et qui, malgré la concentration industrielle, ne disparaîtront jamais, car il faudra toujours des maréchaux-ferrants pour ferrer les chevaux et les bœufs, des menuisiers pour poser les portes et les fenêtres, des maçons pour boucher les trous dans les bâtiments d'habitation et

d'exploitation. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Mes chers collègues, mon ami M. Masson devait vous entretenir d'une question qui lui tient à cœur et pour laquelle, il y a peu de temps, il avait déposé une proposition de résolution que le Conseil a adoptée à l'unanimité et qui concerne les vieux travailleurs.

Malheureusement, notre camarade étant représentant du département du Finistère où — vous le savez — un grave accident vient de se produire, son devoir l'appelle là-bas: il y est parti tout naturellement.

Permettez-moi, en son nom, et beaucoup moins bien qu'il ne l'aurait fait lui-même, d'appeler, monsieur le ministre, votre attention sur cette question des vieux travailleurs.

Certes, je suis fier, et mon groupe également, que nous ayons pensé à faire une loi en faveur des économiquement faibles. Malheureusement, nous nous apercevons qu'après avoir pris des engagements, nous mettons quelque retard à les tenir. De même qu'il faudrait venir en aide, très rapidement, à ces pauvres gens, de même il faudrait mettre un peu d'ordre dans cette maison.

Il est inadmissible qu'une veuve de marin ne puisse pas cumuler la modeste rente qui lui vient du malheur qui lui est arrivé et l'allocation qui lui est servie au titre d' « économiquement faible ». Il est malheureux que des gens qui, toute leur vie, ont peiné durement pour se constituer, par leurs économies, si difficile à réaliser, surtout depuis trente ans, une petite rente, ne puissent cumuler leur rente ou leur allocation.

Vous me direz que cela est raisonnable. Je ne le crois pas. En effet, il ya dix ans, une personne qui avait 45.000 francs de rente pouvait vivre dans l'oisiveté, et aujourd'hui, si elle a toujours la même rente, qui n'est certes point la fortune, cette personne jouira de l'allocation aux « économiquement faibles », exactement dans les mêmes conditions qu'une laveuse de lessive qui, toute sa vie, aura eu chaud en été et froid en hiver.

Monsieur le ministre, ne croyez pas que je cherche à faire de la démagogie facile. Je parle autant avec ma raison qu'avec mon cœur. Il faut apporter à tous, non seulement l'aide de la nation, mais beaucoup de justice dans la façon dont vous la répartirez entre tous. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à Mme Brion.

Mme Brion. Mesdames, messieurs, au nom du groupe communiste, je veux exprimer l'importance et le rôle de premier plan du budget du travail et de la sécurité sociale.

Une première constatation s'impose. Le budget qui nous est présenté, approuvé par l'Assemblée nationale dans son ensemble, est modeste, je dirai même insuffisant, compte tenu de son utilité nationale incontestable.

Il ne faut pas oublier que ce sont les travailleurs qui font la richesse de notre pays. C'est une qualité plus que jamais essentielle à nos yeux, et tous ceux qui, comme nous, sont ménagers des disponibilités financières réduites de la nation, ne pourront que s'en féliciter.

Nous ne pouvons pas perdre de vue l'obligation impérieuse qui nous fut faite de prévoir un crédit de 3 570 millions de dépenses provisoires, afin de conserver l'allocation d'attente aux vieux travailleurs indépendants durant le deuxième trimestre de l'année 1947.

Aussi, blâmons-nous sévèrement l'attitude de ceux qui, battus sur le terrain parlementaire, ont mené une campagne à travers le pays pour saboter et empêcher le recouvrement des cotisations des travailleurs indépendants.

A l'instant où s'impose à l'Etat la nécessité de pourvoir à bien des charges sociales, tout en économisant au maximum, l'activité défaitiste menée par certains contre la loi Croisat, qui en traduit, en fait, par environ 3 milliards et demi de dépenses nouvelles, devait être rappelée et stigmatisée une fois encore.

Approuvant sur un large ensemble, le budget qui nous est proposé, et, tout en comprenant fort bien les motifs et les raisons invoqués par la majorité de notre commission des finances, raisons énoncées par le rapporteur, nous sommes d'accord pour formuler certaines réductions indicatives sur quelques chapitres, notamment aux chapitres 112, 113 et 707.

Nous voudrions qu'il soit cependant bien spécifié, pour qu'il n'y ait pas de malentendu dans le monde du travail, qu'elles ne sont faites que pour inviter le Gouvernement à revoir, dans le sens de leur amélioration, les méthodes d'organisation des différents services intéressés.

Il nous semble, notamment, que des explications ont été apportées tant ici qu'à l'Assemblée nationale sur le fonctionnement des centres de formation professionnelle accélérée, et qu'il pourra en être obtenu de nouvelles grâce à ce procédé des réductions indicatives.

Nous jugeons cependant impossible la diminution sur ce chapitre et nous demandons que le crédit primitif de 3 millions soit rétabli.

Nous pensons qu'il est de notre devoir d'essayer d'accorder des facilités supplémentaires à ceux qui ont charge de requalifier la main-d'œuvre française, de rééduquer ceux qui souffrent, bien malgré eux, d'une insuffisance d'apprentissage de 1939 à 1945, ou d'autres encore qui n'ont pas su plutôt se former ou se spécialiser pour un travail déterminé. Oui, c'est devenu un devoir national de la plus haute importance.

Nous pensons aussi que le patronat, qui profite de cette main-d'œuvre, aurait pu faire les frais de cet apprentissage. Laisser supposer la moindre méfiance à l'égard des milieux ouvriers où se développent, trop difficilement déjà, les centres de formation professionnelle accélérée, serait susceptible d'accroître les difficultés actuelles et de freiner encore plus le recrutement indispensable des crédits nécessaires à cet enseignement.

M. Faustin Merle. Voulez-ous me permettre de vous interrompre, ma chère collègue ?

Mme Brion. Très volontiers.

M. Faustin Merle. Dans le département de l'Orne, nous avions prévu, cette année-ci, six centres de formation professionnelle accélérée. Il n'y en aura que trois et on n'est pas sûr que le troisième s'ouvrira cette année. A Argentan, la ville sinistrée à 90 p. 100, des centres de formation professionnelle accélérée ont fonctionné, l'année dernière ; pas un seul apprenti, sorti de ces centres, n'a été employé dans la reconstruction, et il y en a parmi eux qui sont aujourd'hui ouvriers agricoles à la campagne.

Mme Brion. Les centres d'orientation professionnelle manquent de cadres nécessaires à cet enseignement.

Ceux d'entre vous, mes chers collègues, qui ont eu l'occasion de visiter certains de ces centres en pleine activité et d'admirer les expositions locales, nationales et même internationales organisées par les élèves de ces centres, sont littéralement enthousiasmés par l'élan, la bonne volonté, les hautes capacités révélées depuis peu chez les élèves par les nouvelles méthodes de formation rapide.

Nous pouvons et devons être fiers des jeunes ouvriers et jeunes ouvrières de notre pays et des cadres valeureux qui ont accepté de collaborer à l'œuvre tentée par le Gouvernement.

Malheureusement, comme je l'ai dit tout à l'heure, nous manquons de cadres et l'on est obligé de refuser des élèves. Il y a, pour fréquenter les centres, plus de demandes que de places disponibles.

Il y a donc lieu, à notre avis, d'ouvrir de nouveaux centres de formation professionnelle accélérée ; mais il n'existe pas assez d'écoles pour la formation de moniteurs et de professeurs.

Le recrutement des moniteurs et des professeurs est pourtant indispensable et je voudrais vous citer l'exemple de l'institut national de la rue Darau pour la formation des cadres, que nous devons féliciter pour les efforts qu'il accomplit dans ce sens.

Il en faudrait beaucoup d'autres de ce genre. Cette formation professionnelle accélérée, qui consiste à former des ouvriers et des ouvrières en six mois au lieu de trois ans, serait encore bien plus efficace si nous ne manquions de cadres pour l'enseignement.

La raison de ce manque de cadres est bien simple : c'est leur trop faible rémunération. Ainsi la directrice du centre de formation professionnelle accélérée de confection pour hommes et dames de la rue La Fayette est payée environ 15.000 francs par mois. Or, cette personne hautement qualifiée dans son métier s'est vu offrir une place de chef d'atelier dans une maison de couture au taux de 25.000 francs par mois.

Les besoins de main-d'œuvre sont immenses dans notre nation et tout le monde est d'accord pour reconnaître que l'intérêt de la nation exige des efforts accrus. Il faut donc payer davantage les cadres enseignants et les rémunérer à leur juste valeur ; aussi n'est-il pas possible de diminuer les crédits.

Nous pourrons, grâce à cette formation professionnelle, être confiants dans l'avenir et dans la renaissance de la France.

Une seule ombre au tableau de cette activité magnifique. Qu'il me soit permis de la montrer, persuadé qu'il m'aura suffi de la mentionner pour que bientôt elle disparaisse.

Il apparaît que la place que nous voudrions voir occuper par la femme dans la société — place égale à celle de l'homme dans tous les domaines — ne s'est pas traduite dans les faits à l'occasion de ces centres de formation professionnelle accélérée.

Nous n'ignorons rien des difficultés du recrutement des moniteurs et professeurs. Elles sont plus particulièrement sensibles et graves lorsqu'il s'agit de la main-d'œuvre féminine.

Mais justement parce que nous connaissons ces graves difficultés, nous demandons que tout soit fait pour développer au maximum toutes les précieuses qualités de travail chez la femme.

N'aurait-on pas eu trop aisément dans certains milieux la pensée que la femme ne pouvait apporter qu'une main-d'œuvre auxiliaire, voire de manœuvre ?

Nous pensons, nous, que la femme peut fournir un travail qualifié, si on lui facilite la formation professionnelle, sans restriction d'aucune sorte.

Souvenons-nous que si nous avons pu donner à la femme française l'égalité avec son compagnon, c'est parce qu'elle a déjà su assurer dans la nation un important travail social de production.

Pour conserver, améliorer ou compléter encore, s'il en est besoin, cette égalité qui élève mutuellement homme et femme, il faut former plus d'ouvrières hautement qualifiées.

Les premiers résultats obtenus constituent une précieuse indication et ils prouvent qu'il sera possible bientôt d'obtenir une participation plus importante et très valeureuse des femmes et des jeunes filles dans les centres de formation professionnelle accélérée.

Je voudrais vous citer des exemples. Dans les écoles de formation professionnelle où il y a des femmes, celles-ci obtiennent des résultats magnifiques. Elles suivent les mêmes cours pratiques et théoriques que les hommes et elles exécutent tout travail avec la même rapidité. Elles travaillent avec la même bienfacture.

Je vous citerai cet exemple: dans la métallurgie il y a peu de femmes qualifiées, elles sont toutes seulement ouvrières spécialisées. Il y a là un effort à accomplir. Il faudrait améliorer encore bien des choses, notamment les tarifs.

Le tarif horaire des femmes travaillant dans ces centres est de 34 francs. Tous calculs faits, on constate que la femme gagne ainsi 5.800 francs par mois, ce qui n'est même pas le minimum vital — et cela sans compter les retenues pour les assurances sociales et les impôts divers.

Une conclusion impérieuse se présente à l'esprit de toutes les personnes de bonne foi qui ont constaté l'œuvre grandiose qui s'effectue déjà sous nos yeux, malgré les difficultés matérielles de toutes sortes.

Il importe avant tout d'intensifier le mouvement de rénovation et d'amélioration des qualités de travail de l'ouvrière et de l'ouvrier français. C'est une œuvre capitale et urgente dont dépend l'avenir économique de notre pays.

C'est pour cette raison que nous demandons au Conseil de la République de ne pas aggraver les diminutions de crédit déjà opérées par l'Assemblée nationale et la commission des finances du Conseil.

Je voudrais faire une dernière remarque concernant le budget soumis à notre examen. Nous approuvons notre commission des finances lorsqu'elle nous propose d'étendre au chapitre 719, correspondant aux anciens chapitres 720, 721 et 7212, la disjonction ordonnée par l'Assemblée nationale pour le chapitre 722.

En approuvant la proposition de notre commission des finances, nous renforcerons la décision prise par nos collègues de l'Assemblée nationale et nous la compléterons logiquement.

Il n'appartient pas, en effet, au budget du travail de servir de paravent pour dissimuler des dépenses d'un budget militaire dont nous aurons bientôt à dire qu'il est trop accablant pour la nation et qu'il faut y pratiquer, au plus tôt, des coupes importantes.

En terminant, je formule le vœu que, dès que les finances de l'Etat le permettront, le Parlement puisse étudier plus sérieusement la création d'un réseau social plus étendu, ainsi qu'une aide plus effective à l'apprentissage.

En donnant à chaque travailleur et à chaque travailleuse de meilleures conditions de travail, nous permettrons l'augmentation de la production, en même temps qu'une vie plus harmonieuse pour chaque famille, ce qui ne peut que contribuer à renforcer la démocratie qui n'a pas de meilleur défenseur que la classe ouvrière. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale.

M. Daniel Mayer, *ministre du travail et de la sécurité sociale.* Mesdames, messieurs, je voudrais remercier tout d'abord la commission des finances du Conseil de la République pour la bienveillante attention avec laquelle elle a examiné les divers chapitres du ministère du travail et de la sécurité sociale.

Vous me permettrez de remercier tout particulièrement M. le rapporteur pour l'examen critique, et en même temps plein de sympathie pour mon département ministériel, auquel il s'est livré.

Je remercie aussi les divers orateurs qui se sont exprimés à cette tribune, même lorsqu'ils se répondent l'un à l'autre, et il se pourrait bien que je sois amené, dans un certain nombre de cas, à refuser des rétablissements de crédits supprimés par l'Assemblée nationale. N'attendez pas de moi, cependant, que je me livre trop souvent à ce petit jeu. (*Sourires.*)

Je me contenterai de répondre brièvement aux principales observations qui ont été formulées.

Mme Devaud nous a demandé quelques précisions sur la formation professionnelle et le moyen de contrôler les centres de formation professionnelle accélérée.

Si vous le voulez bien, étant donné l'heure relativement tardive à laquelle siège le Conseil, je répondrai très rapidement ce soir, ce qui ne m'empêchera pas de prendre rendez-vous avec la commission du travail pour lui apporter les détails qu'elle serait en droit de me demander.

Il est absolument nécessaire de procéder à une formation professionnelle accélérée, et le caractère incompressible des crédits qui lui sont affectés est parfaitement reconnu.

Je voudrais cependant préciser que je désire, personnellement, que soient renforcés les divers contrôles auxquels sont soumis les centres de formation professionnelle et qu'en particulier soit renforcé le contrôle financier des centres de formation professionnelle accélérée.

Néanmoins, je voudrais apporter dès maintenant des précisions sur le fonctionnement de ces centres.

Le texte de novembre 1946 qui détermine les conditions de fonctionnement des centres prévoit deux catégories: des centres d'entreprise créés par des établissements industriels ou commerciaux, des centres collectifs créés par des organisations professionnelles d'employés ou d'ouvriers, des collectivités publiques ou des associations ayant pour objet la rééducation professionnelle.

Les uns et les autres constituent des services de l'organisme gestionnaire. Ils doivent avoir une comptabilité distincte de celui-ci, de façon à faire ressortir les dépenses de fonctionnement qui leur sont propres et qui servent de base d'appréciation pour l'attribution de subventions.

Pour avoir droit à ces subventions, les centres doivent être agréés par le ministre du travail; cet agrément donne droit à des subventions qui sont accordées sur avis du comité national de formation professionnelle; ce comité national est à base paritaire.

Les dépenses ouvrant droit à subventions sont, pour les centres d'entreprise, les salaires des moniteurs et les salaires des stagiaires et, pour les centres collectifs, les salaires des moniteurs, des stagiaires, et toutes les autres dépenses de fonctionnement, à l'exclusion des dépenses de nourriture.

Je répète que nous voudrions que le contrôle financier de ces centres fût plus rigoureux s'il est possible, et je pense que votre Assemblée voudra bien se contenter, pour ce soir, de ces quelques explications sommaires.

C'est dans cet esprit, j'imagine, que la commission n'a voulu réduire le crédit du chapitre 706 que de 30 millions à titre indicatif, pour que nous prenions rendez-vous en vue d'un débat de plus grande ampleur.

En ce qui concerne les attachés du travail, je reconnais que la conjoncture n'est peut-être pas très bien choisie pour demander des créations d'emplois.

Je veux vous faire un aveu auquel seront sensibles M. le rapporteur général et M. le rapporteur spécial, peut-être plus encore que M. le président de la commission des finances: à titre tout à fait exceptionnel, le ministre des finances accepte ces créations d'emplois.

Il les accepte parce que, comme nous-mêmes, il pense que l'évolution rapide des questions du travail et des questions sociales exige que notre pays se tienne en étroite liaison avec l'étranger.

Les questions du travail débordent, en effet, largement le cadre national et, d'ailleurs, la reprise de l'activité de l'organisation internationale du travail en est une preuve certaine, et il est indéniable que les questions du travail auront leur place au sein de l'organisation des nations unies elles-mêmes.

Et je rappelle qu'en présence des multiples problèmes qui se sont posés et se posent encore en matière de législation sociale, mon prédécesseur avait décidé de détacher un haut fonctionnaire du ministère du travail à Londres. Ce même fonctionnaire est maintenant à même d'apporter un précieux concours dans les questions de travail, de main-d'œuvre et de sécurité sociale.

Au surplus, on doit noter que ces échanges de hauts fonctionnaires ont tendance à s'intensifier notamment entre l'Angleterre et la France.

Si vous voulez savoir le résultat d'une expérience récente, j'ai reçu aujourd'hui même un haut fonctionnaire de ce qui correspond à la sécurité sociale dans le Royaume-Uni. Vous dirais-je que j'ai été légèrement ému, non pas pour moi seulement, mais pour mon pays tout entier, lorsqu'il me dit, à une question que nous nous sommes mutuellement posée, que la Grande-Bretagne possède 14 attachés du travail dans 14 pays différents et que j'ai été obligé de lui répondre que pour en désigner modestement trois, il fallait encore venir devant le Conseil de la République et peut-être encore une fois devant l'Assemblée nationale.

Il serait peut-être nécessaire que le Conseil de la République, même pour le modeste examen de ce budget, s'élève au-dessus des questions purement budgétaires et considère un peu l'intérêt de notre pays.

Je ne veux méconnaître nullement l'intérêt de la présence d'attachés militaires ou commerciaux, mais je voudrais seulement avoir l'assentiment unanime de cette Assemblée, comme j'ai eu celui de l'Assemblée nationale après une assez longue discussion, pour reconnaître la nécessité et je dirai presque la prédominance des problèmes sociaux sur les problèmes militaires.

En ce qui concerne ce que Mme Devaud, par un euphémisme charmant, a appelé un peu plus de souplesse et d'humanité

dans les rapports entre travailleurs et entre administrations du travail ou entre patronat et travail, je conviens volontiers qu'il est nécessaire d'accorder cette souplesse et de relâcher un peu les liens purement administratifs. Mais je ne la suivrai pas entièrement dans la partie de son exposé où elle semblait faire volontairement, par euphémisme aussi, une sorte d'apologie un peu trop formelle et trop appuyée de ce qu'on appelle la liberté.

Nous sommes tous partisans de la liberté, mais la liberté des salaires et la liberté des prix, c'est un peu le renard ivre dans le poulailler, et je préférerais que l'on s'en tînt aux formules qui sont les nôtres: la liberté là où c'est possible, mais l'intervention de l'Etat là où la totalité des libertés ainsi recouvrées risqueraient de nuire à l'intérêt général.

Je pense que telle est la position de Mme Devaud elle-même.

Mme Devaud. Je l'ai dit.

M. le ministre du travail. Je suis heureux que vous l'ayez déclaré, mais, permettez-moi de dire — je m'en excuse — malgré les qualificatifs aimables que vous avez bien voulu employer en ce qui me concerne, je préfère à l'interprépation que vous donnez ma propre thèse, car elle me paraît quand même un peu plus claire. (*Sourires et applaudissements sur plusieurs bancs.*)

En ce qui concerne l'autre question qui nous avait été posée, concernant l'allocation aux vieux travailleurs, je dois vous dire que l'excédent de 15 milliards de la caisse de sécurité sociale provient du fait que n'a pas été réalisée l'assurance-vieillesse.

L'échéance de juillet a été faite par une avance du Trésor; l'échéance d'octobre est prévue dans un projet de loi qui serait déposé dans quelques jours par le Gouvernement à la suite des travaux de la commission réunie au ministère du travail, commission dont vous faisiez partie et où vous avez pris une place prépondérante. Je me permets de vous en rendre hommage.

Par conséquent, les vieux ont la garantie de percevoir l'allocation au 1er octobre.

Quant au projet que nous déposerons, vous dites que vous ne le voterez pas. C'est, sans aucun doute, sans un grand enthousiasme que je le déposerai; je me contenterai d'être fidèle aux promesses de mon prédécesseur, qui a institué la commission dont vous faisiez partie et qui a déclaré que, quelles que soient ses conclusions, celles-ci seraient déposées sous forme de projet de loi devant l'Assemblée nationale et le Conseil de la République.

Je ne me contente pas, par conséquent, de pratiquer la solidarité ministérielle horizontale avec les membres actuels du Gouvernement: je la pratique aussi verticalement dans le temps avec mes prédécesseurs, et vous voudrez bien m'en donner acte.

Je voudrais dire à M. le docteur Lafay qu'en ce qui concerne l'allocation d'attente, le décret du 13 mars 1947 institue les chiffres de capital, 500.000 et 750.000 francs, dont la fixation ne permet plus l'augmentation de la retraite des vieux.

Un projet de loi qui serait déposé dans quelques jours prévoit que ces chiffres sont seulemnet indicatifs, et j'ai entendu, avec beaucoup d'intérêt, M. Dassaud, qui a eu le tort de nous dire qu'il n'a pas eu les accents émouvants qu'aurait eu votre collègue M. Masson pour défendre avec vigueur, comme il sait le faire, les vieux travailleurs.

M. Masson est venu dans mon bureau me présenter la proposition de résolution des membres socialistes du Conseil de la République, que vous avez défendue, en son absence, et qui a son origine dans les règles qui président à l'attribution de l'allocation temporaire prévue par la loi du 13 septembre 1946.

Cette allocation est versée, en principe, à toute personne âgée d'au moins soixante-cinq ans ou de soixante ans en cas d'inaptitude au travail et dont le revenu annuel, y compris le montant de l'allocation elle-même, ne dépasse pas 45.000 francs pour un célibataire, ou 60.000 francs pour un ménage. Toutefois, cette allocation n'est pas attribuée aux personnes titulaires soit de l'allocation aux vieux travailleurs salariés, soit d'une pension de vieillesse au titre des assurances sociales, ou d'un régime particulier de sécurité sociale.

Vous vous trompez dans l'exemple que vous avez pris de la pension de la veuve de marin. Si la pension de la veuve de marin est inférieure à l'allocation aux vieux, elle est portée au taux de cette allocation et le cumul est possible lorsque l'intéressé s'est constitué une rente auprès de la caisse des dépôts et consignations.

Mais c'est cette exclusion de caractère général qui soulève les protestations de M. Masson et, ce soir, de vous, monsieur Dassaud; il vous paraît anormal que des commerçants, des rentiers, jouissant d'un revenu de 30.000 ou de 40.000 francs, puissent recevoir cette allocation, alors que les titulaires d'une petite pension de 12.000 ou 15.000 francs en sont exclus, et la critique que vous avez ainsi formulée a déjà été exprimée à l'égard de l'allocation aux vieux travailleurs salariés, pour laquelle la même règle avait été posée par l'ordonnance du 2 février 1947.

Il convient d'observer que les rentes d'accident du travail, de même que les allocations d'assistance aux vieux infirmes ou incurables peuvent se cumuler avec l'allocation temporaire. Elles entrent seulement éventuellement en compte dans le calcul des ressources globales pour l'appréciation du plafond de ces ressources.

Pour le surplus, il peut paraître en effet, au premier abord, choquant de refuser l'allocation temporaire ou l'allocation aux vieux aux titulaires d'une petite pension de retraite ou de réversion alors que, je le répète, on attribue ces allocations à des personnes jouissant à un autre titre de revenus pouvant atteindre 45.000 francs et même davantage.

Mais cette situation est la conséquence nécessaire du caractère propre de l'allocation temporaire.

Celle-ci n'est qu'une allocation provisoire ou transitoire, attribuée aux personnes qui ne sont pas en droit d'obtenir une pension de retraite au titre des assurances sociales ou d'un régime spécial.

Ces dernières pensions doivent obligatoirement, en vertu même de la loi, être au moins égales au minimum d'allocation aux vieux travailleurs salariés, ou éventuellement, s'il s'agit du secours viager des veuves, au montant de l'allocation temporaire. C'est pourquoi, je vous faisais cette réponse en ce qui concerne la pension des veuves des marins. On ne saurait évidemment concevoir un cumul de ces pensions avec l'allocation temporaire.

Au surplus, elle est appelée à disparaître à partir du moment où les intéressés auront cotisé régulièrement et bénéficieront de pensions qui ne dépasseront probablement pas, au départ, le montant de cette allocation. Il ne faut donc pas considérer l'allocation temporaire comme une allocation versée par l'Etat indistinctement à tous les Français dont les revenus sont inférieurs à un certain chiffre, mais simplement comme une allocation de caractère purement transitoire attribuée aux personnes ne relevant pas de régime de retraites leur ayant valu une pension au moins égale, et elle ne se justifie que par la perspective de l'établissement prochain de régimes de retraites garantissant des avantages au moins équivalents à tout le monde.

Lorsque Mme Brion, tout à l'heure, protestait contre la campagne de presse qui s'est répercutée dans tous le pays contre le payement des cotisations, je lui ai donné entièrement raison. Evidemment, on n'a pas le droit de mener la campagne qu'on a faite contre la loi de sécurité sociale sur ce ton.

Mme Brion, dans son exposé, a touché le point faible de cette campagne qui semblait presque justifiée.

Elle a attribué un nom à cette loi de sécurité sociale.

Si on n'avait pas voulu donner l'impression qu'elle était l'apanage d'un parti et d'un homme, elle aurait peut-être été beaucoup moins attaquée dans le pays.

La loi de sécurité sociale doit être une œuvre de solidarité nationale, d'ordre général et non l'apanage d'aucun parti, d'aucun groupement d'hommes et d'aucun homme quel qu'il soit. C'est une œuvre de solidarité humaine et de solidarité nationale. C'est, en tout état de cause, le sens que nous entendons donner en ce qui nous concerne à la loi de sécurité sociale telle qu'elle fonctionne et qu'elle fonctionnera, car nous continuerons à la défendre contre tous ceux qui l'ont attaquée.

En ce qui concerne l'exposé particulièrement émouvant de M. Doucouré, je voudrais simplement lui répondre que l'introduction de la sécurité sociale dans les territoires d'outre-mer est en voie d'application pour les anciennes colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Réunion, qui sont devenus de nouveaux départements.

Les textes prévoyant l'extension de la sécurité sociale sont prêts. L'organisation et la mise en place des organismes chargés de l'application de la législation pourront commencer dans quelques semaines et c'est la preuve de la volonté du Gouvernement que les lois de sécurité comme toutes les lois concernant la protection du travail soient peu à peu appliquées à tous les peuples, quelle que soit leur couleur, quelle que soit leur origine. Le ministre du travail est pour les départements français, le ministre de la protection du travail et le ministre de la protection du travailleur sans distinction aucune de race, de religion, de couleur, sans distinction autre que celle du talent, du mérite et du travail lui-même.

Je ne vous demande pas votre indulgence, mais je vous prie de bien vouloir continuer l'examen des chapitres avec le même souci d'équité.

M. Hyvrad a soulevé le même problème pour des raisons peut-être différentes des miennes, pour des questions du prestige du Conseil de la République, et moi pour des raisons de défense du budget, lequel ne groupe à peu près que 4,4 p. 100 de l'ensemble des services civils et des dépenses civiles, alors qu'il devrait dans une démocratie plus hardiment sociale représenter un pourcentage infiniment plus important.

Ce n'est pas votre indulgence que je vous demande, mais votre équité à l'égard d'un budget insuffisant pour l'ensemble des tâches qui lui est dévolu.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

Je donne lecture des chapitres:

TITRE 1er. — DÉPENSES ORDINAIRES

4e partie. — Personnel.

« Chap. 100. — Traitements du ministre et du personnel titulaire de l'administration centrale, 53.972.000 francs. »

Par voie d'amendement, M. Dassaud propose de rétablir le crédit voté par l'Assemblée nationale et de porter en conséquence la dotation de ce chapitre à 54 millions 297.000 francs.

La parole est à M. Dassaud pour soutenir son amendement.

M. Dassaud. La commission des finances a décidé un abattement. Nous serions contents d'entendre les explications de M. le ministre sur ce point, bien qu'il s'agisse de la réorganisation administrative. Par conséquent cela peut dépasser quelque peu le ministre lui-même.

S'il pouvait nous donner quelques explications je suis certain que le Conseil de la République serait satisfait.

M. le rapporteur général. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Monsieur le ministre, sur le premier point qui concerne plus spécialement les chefs de section qui pourraient être nommés dans votre administration, comme dans toutes les autres, nous vous demandons d'attendre l'audition que nous espérons de M. le vice-président du conseil chargé plus spécialement de la fonction publique. Nous aurons alors toutes explications, je pense, sur la création de ces postes car ils nous ont semblé faits un peu en dehors de la réglementation primitive.

M. le ministre du travail. Sur le premier point je ne peux que me rallier à une décision d'ordre général.

M. le rapporteur général. Sur le second point qui concerne plus spécialement une proposition tendant à la réorganisation interne de votre ministère, il a semblé à la commission des finances qu'il y avait, chez vous, plus de postes de directeurs généraux qu'ailleurs en comparant les autres administrations.

Bien qu'il s'agisse, spécialement en ce qui concerne la sécurité sociale, d'une administration très importante, il nous a semblé qu'une réorganisation interne pourrait avoir lieu, surtout lorsqu'on songe que, dans un très grand nombre de ministères, il n'y a pas uniquement des postes de directeurs généraux et que chez vous on trouve parfois même des directeurs sous les ordres des directeurs généraux.

Aussi nous vous demandons de bien vouloir accepter cette réduction indicative de 100.000 francs tendant à une réorganisation spéciale de votre ministère.

M. le ministre du travail et de la sécurité sociale. Je m'attache actuellement à une organisation assez profonde de mon administration. La triple pression, d'abord de la commission de la guillotine, ensuite de votre amical accent persuasif, enfin de ma propre bonne volonté, aboutira sans aucun doute à des résultats probants.

C'est la raison pour laquelle je vous demande de bien vouloir vous en tenir à cet échange de propos et me faire confiance pour la réorganisation de mon administration dans les délais qui me sont impartis, c'est-à-dire dans les délais les plus rapides.

M. le rapporteur général. Dans ces conditions, la commission renonce à l'abattement de 100.000 francs proposé tout d'abord. Après les explications de M. le ministre, elle vous propose donc de fixer le crédit de ce chapitre à la somme de 54.072.000 francs au lieu de 54 millions 297.000 francs.

M. le président. Dans ces conditions, l'amendement est-il maintenu ?

M. Dassaud. Je retire mon amendement.

M. le ministre du travail et de la sécurité sociale. Le Gouvernement accepte le chiffre proposé par la commission.

M. le président. L'amendement est retiré.

Je mets aux voix le chapitre 100, au nouveau chiffre de 54.072.000 francs, proposé par la commission, accepté par le Gouvernement.

(*Le chapitre 100, avec ce nouveau chiffre, est adopté.*)

« Chap. 101. — Salaires et indemnités du personnel auxiliaire de l'administration centrale, 28.002.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 102. — Emoluments du personnel temporaire de l'administration centrale. 13.536.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 103. — Agents du cadre complémentaire de l'administration centrale, 5.862.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 104. — Indemnités du cabinet du ministre. — Indemnités et allocations diverses du personnel de l'administration centrale, 6.100.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 105. — Contrôle général de la sécurité sociael. — Traitements, 5 millions 375.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 106. — Services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre. — Traitements, 156.267.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 107. — Services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre. — Salaires et indemnités du personnel auxiliaire, 192.937.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 108. — Services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre. — Agents du cadre complémentaire, 15 millions 857.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 109. — Services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre. — Rémunération des agents contractuels, 42 millions 683.000 francs. »

Par voie d'amendement, M. Dassaud propose de rétablir le crédit voté par l'Assemblée nationale et de porter, en conséquence, la dotation de ce chapitre à 44.183.000 francs.

La parole est à M. Dassaud, pour soutenir son amendement.

M. Dassaud. Il s'agit là d'un crédit destiné à la rémunération des employés du service administratif de l'inspection médicale. Il me semble nécessaire de donner à ce service le nombre d'employés de nature à lui permettre de faire un travail utile.

Pour cette raison, je demande le rétablissement du crédit adopté par l'Assemblée nationale.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Monsieur le ministre, sur le chapitre 109 nous aurions deux sortes d'observations à vous présenter. Tout d'abord, nous constatons que la proportion d'employés de bureaux recrutés sur contrat dépasse les 8 p. 100 réglementaires par rapport au nombre des auxiliaires.

Nous en connaissons la raison. Nous savons qu'elle est toute à votre avantage puisqu'elle résulte d'une suppression d'auxiliaires opérée au cours de l'année 1946.

Aussi nous vous demanderons de ramener progressivement le nombre des employés de bureaux sur contrat à la proportion réglementaire de 8 p. 100 et de ramener ce nombre à 259 au lieu de 401 suivant la possibilité de vos services. La commission n'ignore pas que vous ne pouvez pas opérer immédiatement cette réduction.

Quant à la deuxième observation, nous savons que le décret du 16 janvier 1947 a institué le statut de l'inspection médicale du travail et a fixé le nombre des emplois administratifs par rapport au nombre des médecins; nous avons l'impression que ce décret qui vient d'être essayé depuis quelques mois fait apparaître un personnel administratif un peu lourd par rapport au personnel médical.

Cela nuit au bon fonctionnement de cet organisme. Nous avons le désir que cette inspection médicale du travail qui a un rôle social important et que nous entendons défendre énergiquement, voie ramené au minimum l'effectif de son personnel administratif qui n'a pas un rôle d'exécution indiscutable, qui n'a pas l'importance du service médical au point de vue social.

Notre impression était que l'on pouvait réduire à 41 emplois ce personnel administratif. Je crois qu'après réflexion, la commission des finances vous proposera simplement une réduction de 50 p. 100, dans un esprit de conciliation et pour vous permettre de mener à bien le remaniement de ce service sans trop de heurts dans son fonctionnement.

C'est donc sur cette solution de conciliation que je vous demanderai, monsieur le ministre de donner votre accord.

M. le ministre du travail. Je suis tout à fait d'accord.

M. le président. La commission voudra bien préciser le chiffre.

M. le rapporteur général. 43.433.000 francs.

M. le président. Etes-vous d'accord, monsieur Dassaud ?

M. Dassaud. Je suis d'accord.

M. le président. L'amendement est retiré. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 109, avec ce chiffre nouveau de 43.433.000 francs proposé par la commission des finances.

(*Le chapitre 109, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 110. — Services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre. — Indemnités et allocations diverses, 3.224.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1102. — Service mécanographique. — Personnel, 6.009.000 francs. » — (*Adopté.*)

Par voie d'amendement, M. Dassaud propose de rétablir l'ancien chapitre 1103: « Rémunération des attachés du travail » avec le crédit demandé par le Gouvernement et voté par l'Assemblée nationale de 2.116.000 francs.

La parole est à M. Dassaud.

M. Dassaud. Je n'insisterai pas car j'ai donné mes raisons tout à l'heure. D'ailleurs, M. le ministre vient de nous dire qu'il était d'accord avec le ministre des finances. Dans ces conditions, je crois que la commission des finances se laissera fléchir facilement.

M. le rapporteur général. Monsieur le ministre, au nom de la commission des finances, je suis au regret de vous refuser l'accord que vous attendiez de nous.

Vous proposez de créer des postes d'attachés du travail dans trois ambassades: Londres, Washington et Moscou, en allouant 1.612.000 francs pour Washington, 1.009.000 francs pour Londres, 1.350.000 francs pour Moscou.

Ces crédits semblent raisonnablement impossibles à accorder dans la situation actuelle où il est demandé un effort sérieux de compression à toutes les administrations françaises.

En effet, nous ne discutons pas l'intérêt de la nomination ou de l'envoi dans ces trois postes diplomatiques de fonctionnaires du travail, à titre temporaire, qui

pourraient accomplir là des missions particulièrement utiles; mais nous avons constaté une prolifération manifeste dans les postes diplomatiques et consulaires: nous avons créé, l'année dernière, des ambassades au Venezuela, en Colombie. Dans toutes ces ambassades ont été envoyés des attachés militaires, même des attachés culturels ont été désignés. Le ministre de l'aéronautique civile et le ministre de la santé publique ont également prévu l'envoi d'attachés.

Partout, existent des attachés, plus ou moins diplomatiques, qui sont prévus dans les ministères. C'est une véritable invasion.

Votre commission des finances a pensé qu'il est absolument impossible à la France, dans la situation présente, d'envoyer partout des représentants à l'étranger, surtout dans une période où nous manquons absolument de devises.

Un autre fait a également attiré notre attention: c'est la rémunération qui est allouée à ces différents attachés. Parfois nous nous sommes rendus compte que les attachés envoyés à l'étranger gagnaient plus que les ministres des intéressés.

Dans ces conditions, sans vouloir nier l'intérêt que présente l'envoi de fonctionnaires du ministère du travail à l'étranger — en particulier avec une mission temporaire — la commission des finances croit devoir maintenir la position qu'elle a prise à l'unanimité et qui consiste à vous refuser, monsieur le ministre, le crédit de 2.116.000 francs. D'autant plus qu'un projet de loi soumis aux Assemblées, qui tranche au fond cette question, ne viendrait pas en discussion si ce crédit était voté.

Il semble tout de même important que, sur une question aussi décisive et qui risque d'entraîner pour l'Etat des dépenses considérables et particulièrement anormales votre assemblée soit ferme.

Nous espérons qu'avec nous, vous refuserez à M. le ministre les trois postes d'attachés du travail à Washington, Londres et Moscou. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Dassaud, repoussé par la commission.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence, l'ancien chapitre 1103 est rétabli au chiffre de 2.116.000 francs.

« Chap. 111. — Directions régionales de la sécurité sociale. — Traitements, 164 millions 582.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur du budget du travail et de la sécurité sociale.

M. le rapporteur. Monsieur le ministre, à l'occasion des chapitres 111, 112 et 113, ayant trait aux crédits demandés pour la sécurité sociale, nous avons opéré des réductions indicatives pour marquer le désir de la commission des finances de voir la commission chargée du coût et du rendement des services publics exécuter une mission d'information auprès de ces administrations naissantes; et nous aimerions que les investigations de cette commission portent non seulement sur les dépenses proprement budgétaires, c'est-à-dire pour les fonctionnaires de la sécurité sociale, mais aussi sur les dépenses extrabudgétaires, c'est-à-dire sur le fonctionnement des caisses de la sécurité sociale. Dès l'instant que vous ne verrez aucun inconvénient à donner au Parlement cette garantie supplémentaire de voir des services soumis à cet examen, si vous nous donnez cette assurance nous sommes prêts à retirer notre demande de réduction indicative.

M. le président. Quel est l'avis de M. le ministre du travail ?

M. le ministre du travail. Certains membres de la commission ont exprimé le désir que la commission d'enquête sur le coût des services publics, puisse effectuer des investigations, non seulement sur les directions régionales mais aussi dans les caisses de sécurité sociale et d'allocations familiales.

Non seulement je ne vois aucune sorte d'inconvénient à une telle investigation, mais je dirai que j'ai le désir ardent de voir des mesures permettant de contrôler les conditions de fonctionnement des caisses et de se rendre compte de l'activité réelle de la sécurité sociale. Elles seront toujours bienvenues non seulement par le ministre du travail mais par les hauts fonctionnaires de la sécurité sociale.

M. le président. Il n'y a pas d'observation ?...

Je mets aux voix le chapitre 111 avec le chiffre de 164.582.000 francs.

Le chapitre 111 avec ce chiffre est adopté.

M. le président. « Chap. 112. — Directions régionales de la sécurité sociale. — Traitements des agents du cadre complémentaire, 49.243.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 113. — Directions régionales de la sécurité sociale. — Salaires et indemnités du personnel auxiliaire, 213.897.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 114. — Emoluments du personnel temporaire des services sociaux, 1 million 320.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 115. — Contrôle général et directions régionales de la sécurité sociale. — Indemnités ,2.375.000 francs. » (*Adopté.*)

« Chap. 116. — Indemnités de résidence, 230 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 117. — Supplément familial de traitement, 12.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 118. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée, 2.290.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 119. — Application de la réglementation relative aux fonctionnaires suspendus de leurs fonctions. » — (Mémoire.)

« Chap. 1192. — Rappels de rémunérations aux fonctionnaires réintégrés » — (Mémoire.)

« Chap. 120. — Indemnités pour difficultés administratives dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, 3 millions de francs. » — (*Adopté.*)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 300. — Indemnités pour difficultés exceptionnelles d'existence, 23 millions 500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 301. — Remboursement de frais, 61 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 302. — Services de l'administration centrale. — Matériel, 12 millions 487.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 303. — Payements à l'Imprimerie nationale. — Impressions, 19.956.000 francs. »

Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Bocher tendant à rétablir le chiffre voté par l'Assemblée nationale et à porter en conséquence la dotation de ce chapitre à 20.956.000 francs.

La parole est à M. Bocher, pour soutenir son amendement.

M. Bocher. Cet article 303 comprenait, en effet, un crédit de 21.956.000 francs qui a été réduit à 20.956.000 francs par l'Assemblée nationale et la commission des finances du Conseil de la République a, à son tour, émis l'avis qu'il fallait le réduire à 19.956.000 francs.

Evidemment, si on se réfère au chiffre global de 21.956.000 francs, cette réduction de deux millions en cascade ne paraît pas extraordinaire mais, en réalité, ce n'est pas sur l'ensemble du crédit que se fait la réduction mais sur le paragraphe 7 du chapitre 303 qui comprend un crédit de quatre millions destiné à des publication sur le plan national concernant la sécurité sociale.

Nous pensons, pour notre part, que cette réduction d'un million sur quatre, soit de 25 p. 100, est une réduction massive et, si nous l'augmentons encore d'un million, la diminution sera portée à 50 pour 100. Il y a bien eu des publications faites par divers organismes de la sécurité sociale mais on peut dire qu'il n'y a rien eu de bien coordonné, rien de très précis; il serait souhaitable que le ministère du travail puisse faire paraître des publications émanant de ses propres services, qui donneraient vraiment des indications très sérieuses et permettraient « d'accorder les violons », ce qui ne se fait pas toujours.

C'est pourquoi j'insiste auprès de la commission des finances pour qu'elle veuille bien renoncer à cette réduction supplémentaire d'un million sur les crédits déjà diminués d'un million par l'Assemblée nationale.

Je demande donc que l'on revienne au chiffre de l'Assemblée nationale.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. le rapporteur spécial. La commission des finances a examiné très attentivement le chapitre 303 ayant trait aux payements à l'imprimerie nationale.

En ce qui concerne les crédits attribués pour la *Revue du travail*, nous n'avons proposé aucune réduction car cette revue est en équilibre financier. Le nombre des abonnements couvre les dépenses et le Conseil de la République aurait été mal venu de proposer des réductions.

Le deuxième article a trait à l'édition d'un guide pour les mineurs de jour. Etant donné qu'il y a des nouvelles dispositions légales, la commission des finances a jugé tout à fait opportun que ce guide soit imprimé et il n'est pas venu à l'esprit de ses membres d'en réduire le montant, ne serait-ce que d'un centime.

En ce qui concerne les impressions de la sécurité sociale, à l'article 7, nous pensons — et nous pouvons le penser à juste titre — que la sécurité sociale n'étant pas mise au point et des dispositions nouvelles devant intervenir prochainement, ne serait-ce que cette loi d'allocations aux vieux que nous attendons, il n'est pas opportun, en septembre 1947, alors que nous sommes à la veille de dispositions capitales, d'imprimer un guide de la sécurité sociale, alors que les caisses de sécurité sociale elles-mêmes ont fait imprimer à l'heure actuelle les dispositions présentes de la sécurité sociale.

C'est la raison pour laquelle votre commission des finances a opéré cette réduction supplémentaire d'un million, mais cela ne signifie pas qu'elle sous-estime l'importance d'un guide complet de la sécurité sociale. C'est simplement parce que nous sommes à la veille de voter des dispositions nouvelles que nous estimons pouvoir réaliser, en août 1947, une réduction supplémentaire d'un million sur un chapitre que nous retrouverons l'année prochaine.

M. le président. Monsieur Bocher, maintenez-vous votre amendement ?

M. Bocher. Je trouve la réduction trop importante et je maintiens mon amendement.

M. le président. Je vais consulter le Conseil sur l'amendement de M. Bocher, repoussé par la commission des finances.

(*Après une première épreuve à main levée, déclarée douteuse par le bureau, il est procédé au vote par assis et levé.*)

M. le président. L'amendement n'est pas adopté.

En conséquence, je mets aux voix le chapitre 303 avec le chiffre de 19.956.000 francs proposé par la commission des finances.

(*Le chapitre 303, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 304. — Payements à l'administration des postes, télégraphes et téléphones, 12.465.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 305. — Services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre. — Matériel, 52.250.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3052. — Frais d'enquête de main-d'œuvre, 1.126.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3053. — Service mécanographique. — Matériel, 6.047.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 306. — Inspection générale médicale du travail et de la main-d'œuvre. — Vacations et expertises, 7.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 307. — Directions régionales de la sécurité sociale. — Matériel, 15 millions de francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. Par voie d'amendement M. Dassaud propose de rétablir le chapitre 308. — Achat de matériel automobile — avec le crédit voté par l'Assemblée nationale, soit 450.000 francs.

M. Le président. La parole est à M. Dassaud pour défendre son amendement.

M. Dassaud. Mesdames, messieurs, il s'agit là de l'équipement partiel des directions régionales de la sécurité sociale. Il apparaît impossible, à l'heure actuelle, de pouvoir acheter des voitures pour tous les directeurs régionaux; aussi a-t-on pensé à les équiper partiellement. Dans ce domaine, il semble que pas mal de compressions ont été déjà accomplies. On a supprimé du personnel pour la réorganisation administrative et nous pensons qu'il faut donner les moyens aux directeurs régionaux, qui sont itinérants ou qui vont le devenir si nous le leur permettons, de travailler dans les cinq, six, sept ou même huit départements qui sont dans le cadre de leurs attributions.

Par conséquent, je demande le rétablissement du crédit de 450.000 francs qui a été supprimé par la commission.

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement, parce que ce n'est pas avec trois voitures qu'on peut équiper 17 directions régionales de la sécurité sociale.

A gauche. C'est un commencement.

M. le rapporteur. C'est un commencement, d'accord; mais, quand on peut faire attendre quatorze directions régionales, il semble qu'on puisse en faire attendre dix-sept, alors que des raisons impérieuses empêchent d'acheter ces voitures immédiatement. Je n'ai pas besoin de vous rappeler combien est étroit le marché des voitures françaises non exportée, combien sont impérieux les besoins des médecins et de ceux qui ont absolument besoin de circuler; je n'ai pas besoin non plus d'insister sur les raisons d'économie qui font que nous devons être très durs lorsque l'administration nous demande des crédits pour acheter des voitures. Ce n'est pas seulement une mise de fonds, ce sont ensuite des frais de fonctionnement, des chauffeurs à rétribuer, bref ce sont des crédits que nous engageons définitivement.

En tout cas, en ce qui concerne l'achat de ces voitures, nous considérons que les directions de la sécurité sociale ont fonctionné jusque là sans voitures et qu'elles peuvent attendre des temps meilleurs. C'est la raison pour laquelle la commission s'oppose à l'amendement.

M. le ministre du travail et de la sécurité sociale. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale.

M. le ministre du travail et de la sécurité sociale. Je voudrais insister devant le conseil de la République pour qu'il accepte l'amendement de M. Dassaud.

La réduction demandée par la commission des finances ne vise que trois voitures. On me répond: « Sur dix-sept directions régionales, vous en laissez quatorze sans voitures, vous pouvez en laisser dix-sept ».

Je pourrais répondre, pour pousser la logique de votre raisonnement jusqu'au bout: « J'accepte volontiers que vous indiquiez qu'il est nécessaire d'avoir dix-sept voitures et que vous demandiez à l'Assemblée nationale de voter les crédits pour dix-sept voitures ».

Ce n'est pas parce que nous sommes modestes que nous devons être pénalisés; si nous avions su, nous aurions demandé davantage pour obtenir une cote mal taillée.

Au surplus, vous croyez faire des économies et vous n'en faites pas. Le directeur régional qui a sa voiture personnelle se fait rembourser des indemnités kilométriques ou bien des indemnités de déplacement parce qu'il est plus longtemps en dehors de son chef-lieu ou de sa direction; l'ensemble se traduit par une charge supplémentaire. C'est au nom de vos principes d'économie que je vous demande le rétablissement du crédit pour trois modestes voitures.

J'ajoute que, tout à l'heure, de très bonne foi, et très sincèrement, j'ai accepté sur vos observations un contrôle général de la sécurité sociale, un contrôle complet financier et de gestion. Le Conseil de la République s'honorerait en ne « chipotant » pas — pardonnez-moi l'expression — sur trois modestes voitures et en voyant le problème sous un angle supérieur. (*Applaudissements.*)

M. le rapporteur général. En prenant acte, monsieur le ministre, que les indemnités kilométriques fixées récemment à un tarif exagéré semblent vous inquiéter, comme elles ont inquiété la commission des finances du Conseil de la République, je pense que nous ferons un geste heureux en vous rendant les trois voitures que nous avions prises! (*Applaudissements.*)

M. le président. Je mets donc aux voix l'amendement de M. Dassaud, accepté par la commission et par le Gouvernement, et tendant à rétablir le chapitre 308 « Achat de matériel automobile, 450.000 francs ».

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence, le chapitre 308 avec ce chiffre est adopté.)

« Chap. 309. — Entretien et fonctionnement du matériel automobile, 6 millions 400.000 francs. »

Je suis saisi d'une amendement présenté par M. Dassaud tendant à rétablir le crédit relatif à l'entretien et au fonctionnement des trois voitures nouvelles et à porter en conséquence la dotation de ce chapitre à 6.700.000 francs.

M. le rapporteur général. Le crédit du chapitre 308 ayant été rétabli par l'adoption du premier amendement de M. Dassaud, il convient de rétablir également le crédit du chapitre 309 et d'accepter l'amendement de M. Dassaud sur ce chapitre.

M. le président. Je mets donc aux voix l'amendement de M. Dassaud, accepté par la commission, et rétablissant le crédit du chapitre 309 au chiffre de 6.700.000 francs.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence, le chapitre 309 avec ce chiffre est adopté.

« Chap. 310. — Loyers, 12.087.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 311. — Récompenses honorifiques, 375.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 312. — Dépenses de fonctionnement des conseils et commissions. — Frais d'organisation et de préparation aux concours et stages de formation professionnelle, 13.520.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 313. — Frais de fonctionnement du fonds spécial de prévoyance des blessés de guerre, victimes d'accidents du travail. » — (Mémoire.)

« Chap. 314. — Frais de fonctionnement du fonds de solidarité des employeurs pour la réparation des accidents du travail résultant de faits de guerre. » — (Mémoire.)

« Chap. 315. — Travaux d'entretien, 13.800.000 francs. »

La parole est à M. Rosset, sur le chapitre 315.

M. Rosset. J'ai demandé la parole à titre d'information.

Les crédits primitivement demandés sur ce chapitre par le Gouvernement étaient de 18.200.000 francs. Par lettre rectificative, ils ont été ramenés à 16.800.000 francs, chiffre adopté par l'Assemblée nationale. La commission des finances du Conseil de la République a encore diminué ce crédit de 3 millions; nous désirerions être informés par la commission des motifs qui ont justifié une diminution aussi importante.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. La commmission des finances a pris connaissance des chiffres donnés pour le premier semestre, s'élevant à 3.250.000 francs, et elle a cherché à savoir pour quelles raisons le chiffre de l'année entière avait été si fortement gonflé. Elle a appris qu'il serait difficile de réaliser toutes les dépenses prévues pour l'année, et qu'il s'agissait d'espoirs pratiquement irréalisables. Dans ces conditions, elle a fait une réduction jugée possible en raison de l'état des travaux actuellement engagés.

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix le chapitre 315, avec le chiffre de 13.800.000 francs.

(*Le chapitre 315, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 400. — Allocations familiales, 45 millions de francs. »

La parole est à M. Rosset.

M. Rosset. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, l'application des différentes lois votées depuis la libération entraîne dans le budget du ministère du travail et de la sécurité sociale des développements qui se trouvent en contradiction avec notre désir bien légitime d'aboutir à des compressions de dépenses.

Sans doute, il peut être possible de réorganiser un grand nombre de services en les simplifiant; mais il semble bien difficile d'étendre la sécurité sociale à un nombre de plus en plus grand de Français sans que les répercussions s'en fassent sentir par la création de nouveaux emplois.

Il faut savoir accepter les conséquences des lois votées et admettre les dépenses utiles et justifiées, tout autant qu'il est nécessaire, par contre, de rechercher les meilleurs moyens de réduire le nombre du personnel, et partant les dépenses.

Réaliser les économies tant de fois réclamées de tous côtés doit être le souci constant de tous ceux qui assument des responsabilités dans les affaires publiques et en premier lieu des législateurs.

Cependant, en matière d'économie, nous devrons aboutir à des résultats concrets, car rien ne prouve que notre situation financière puisse s'améliorer rapidement, et nos administrations, à tous les échelons, devront faire de véritables efforts d'imagination si elles veulent être vraiment à la hauteur de leur tâche.

Elles devront quelquefois éviter l'application du Règlement avec un grand R et faire preuve d'une intelligente souplesse pour s'adapter aux situations locales ou particulières.

Ces réflexions me sont inspirées par l'expérience d'un petit fait dont j'ai eu connaissance dernièrement à propos du payement des allocations familiales.

La caisse de sécurité sociale de Haute-Savoie avait sollicité auprès d'un ministère l'autorisation de continuer à procéder dans les campagnes au payement trimestriel des allocations familiales; à l'appui de sa demande, elle donnait les raisons suivantes:

1° Parce que le financement de l'Etat parvient trimestriellement et que nous avons déjà beaucoup de difficultés pour obtenir les crédits en temps utile;

2° Parce que le budget d'une exploitation agricole n'est pas, comme celui d'un salarié, établi mensuellement;

3° Le règlement trimestriel est pour l'exploitant une simplification; il n'a qu'à recouvrer un mandat au lieu de trois.

Enfin, et c'est là où je veux en venir, la lettre ajoutait:

« Actuellement, trois employées sont décomptrices pour les exploitants agricoles; si nous devons verser mensuellement les fonds, ce service devra comprendre six nouvelles employées, ce qui entraînera une dépense de 600.000 à 700.000 F par an sans compter les écritures supplémentaires qui en découleraient. »

Il semble bien qu'en face de tels arguments, au moment où les économies s'avèrent toujours plus indispensables, il ne peut être question de création d'emplois nouveaux lorsqu'elles sont évitables et qu'une prompte décision du ministre ne pouvait faire aucun doute.

Pourtant, quelques semaines plus tard, je recevais du cabinet de ce ministre une lettre où ne se trouvait aucun accord ni aucune promesse et qui disait:

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que je ne manquerai pas d'étudier la demande présentée par la caisse de la Haute-Savoie dans la mesure où elle voudra bien se conformer aux prescriptions de la circulaire interministérielle du 3 avril 1947 publiée au *Journal officiel* du 19 avril. »

Or, cette circulaire dit: « Les allocations sont payables par mois et à terme échu sauf en ce qui concerne les pensionnés, etc... »

Par conséquent, je reste malgré cela persuadé qu'en face d'une telle demande la réponse de ce ministère aurait dû être moins rigide et surtout plus encourageante. Lorsqu'une caisse quelconque fait preuve d'initiative en matière d'économie de personnel, au moment où, de tous côtés, il apparaît indispensable de réduire le nombre des fonctionnaires, il conviendrait de la féliciter et non pas de lui répondre de façon aussi évasive.

Peut-être sera-t-il possible, plus tard, d'aboutir à des payements plus rapprochés, ce que nous souhaitons ardemment. Mais, cultivateur moi-même, je crois, en raison des difficultés actuelles, devoir signaler que les payements trimestriels sont possibles dans les campagnes où les paysans ne sont pas habitués à des rentrées d'argent absolument régulières et prennent leurs dispositions en conséquence.

Si je me suis quelque peu étendu sur ce cas, monsieur le ministre, c'est que je pense que ce qui est vrai pour mon département ne peut manquer de l'être pour beaucoup d'autres, et c'est pourquoi j'ai voulu attirer votre attention sur ce point.

Par contre, mesdames et messieurs, il est un domaine dans lequel notre parti sera d'accord pour voir augmenter le nombre du personnel, c'est celui qui a trait aux assistantes sociales dont nos campagnes sont encore trop dépourvues.

Leur tâche, assez peu connue encore, deviendra de plus en plus utile dans la mesure où des écoles d'Etat seront créées permettant un recrutement plus démocratique. Par leurs visites régulières dans les familles, leurs encouragements ou leurs conseils au sujet de l'hygiène, leur influence ne pourra être que bienfaisante dans la plupart des cas. Elles auront en même temps l'occasion de contribuer à la lutte contre l'alcoolisme et la tuberculose, ces deux fléaux qui, d'une façon constante, avec tendance à l'aggravation, ravagent la plupart de nos campagnes. Par conséquent, le nombre des assistantes sociales, qui ont un si grand rôle à jouer, devra être renforcé dans les années qui viennent.

J'ai apporté, mesdames, messieurs, ces observations au nom du groupe communiste, persuadé qu'une intelligente adaptation de nos lois sociales contribuera à l'amélioration du niveau de vie de la classe ouvrière, dont le développement, par une organisation sans cesse mieux étudiée, permettra une élévation régulièrement progressive du niveau physique et moral de notre peuple, condition indispensable au relèvement comme à la grandeur de la France. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le ministre du travail. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre du travail. Je suis tout à fait d'accord sur la nécessité d'assouplir le plus possible toutes les applications de lois, je l'avais d'ailleurs déjà indiqué à cette tribune à Mme Devaud qui me le demandait. Mais lorsqu'il s'agit de la loi, de la loi tout court, qui consiste à payer tous les mois et non pas tous les trimestres, certaines allocations, nous ne pensons qu'à l'appliquer.

Au surplus, je veux, en vous répondant, faire preuve de bonne volonté, mais je dois dire que votre reproche devrait s'adresser beaucoup plus à mon collègue M. le ministre de l'agriculture qu'à moi-même. Ce que je peux faire, c'est lui signaler la page du *Journal officiel* où votre intervention de ce soir sera imprimée, afin qu'il puisse vous répondre avec plus de précision que je ne saurais le faire moi-même.

M. Rosset. Monsieur le ministre, ce n'est pas un reproche que je vous adressais; je voulais seulement attirer votre attention sur cette question et je vous remercie de bien vouloir communiquer le *Journal officiel* à votre collègue, M. le ministre de l'agriculture.

M. le ministre. Je vous ai donc donné satisfaction!

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 400?...

Je le mets au voix, avec le chiffre de 45 millions de francs.

(*Le chapitre 400, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 401. — Fonds national de chômage, 900 millions de francs ». — (*Adopté.*)

« Chap. 402. — Délégués à la sécurité des ouvriers mineurs (dépenses recouvrables sur les exploitants), 120 millions de francs ». — (*Adopté.*)

« Chap. 403. — Délégués à la sécurité des ouvriers mineurs (dépenses non recouvrables sur les exploitants), 200.000 francs ». — (*Adopté.*)

« Chap. 404. — Participation de l'Etat aux allocations et primes assurées par les caisses de compensation d'allocations familiales des travailleurs indépendants, 780.000.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 405. — Subventions et bonifications d'intérêts aux sociétés de secours mutuels, 98.928.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 406. — Subventions aux sociétés de secours des ouvriers et employés des mines, 31 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 407. — Majorations de rentes mutualistes, 188.240.000 francs » — (*Adopté.*)

« Chap. 408. — Majorations de pensions servies par la caisse nationale des retraites pour la vieillesse sur le fonds commun inaliénable de retraites des sociétés de secours mutuels, 700.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 409. — Bonifications aux pensions de retraite, 400.000.000 de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 410. — Mise en vigueur anticipée de la loi n° 46-1146 du 22 mai 1946. — Prise en charge d'un acompte par l'Etat sur la retraite des vieux, 3.570.000.000 de francs. »

Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Denvers tendant à réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs et en ramener, en conséquence, la dotation à 3.569.999.000 francs.

La parole est à M. Denvers.

M. Denvers. Je n'ai aucunement l'idée de demander une réduction effective du crédit qui figure à ce chapitre. Si nous réduisions ce crédit, ce seraient les économiquement faibles qui en feraient évidemment les frais. Cela nous ne le voulons assurément pas.

Je n'ai déposé cet amendement, à titre indicatif, que pour revenir sur une question qui a déjà été traitée tout à l'heure par M. le ministre.

Nous ne pouvons pas comprendre que se trouvent évincés du bénéfice de la loi accordant les allocations d'attente, et bientôt de la loi du 22 mai 1946 qui va généraliser le bénéfice de la retraite des vieux, un certain nombre d'économiquement faibles, en particulier les titulaires d'une pension de retraite à faible taux et plus particulièrement encore les veuves qui bénéficient de pensions de réversion, soit au titre des assurances sociales, soit au titre d'un régime spécial de retraites.

Voici qui peut paraître paradoxal. Une femme de marin, par exemple, dont le mari est titulaire d'une pension de retraite peut, solliciter et obtenir, aujourd'hui, le bénéfice de l'allocation temporaire et demain celui de la retraite des vieux. Que cette femme vienne à perdre son mari, elle recevra, à titre de pension de réversion, la moitié de la retraite perçue par son mari, mais, du même coup, se verra évincée du bénéfice de l'allocation accordée aux sans ressources.

M. le ministre, tout à l'heure, nous a indiqué les raisons de cette situation para-

doxale avec textes à l'appui. Il a invoqué notamment le texte de la loi du 22 mai 1946.

Je demande à M. le ministre de prendre l'initiative de faire modifier ce texte, afin que ne soient pas écartées de l'aide qu'on a voulu donner aux malheureux un assez grand nombre de personnes, notamment les veuves bénéficiaires de pension de réversion, plus spécialement les veuves de marins qui jouissent des pensions les moins élevées qui soient. Tel est le sens de mon intervention.

Je demande à M. le ministre du travail de bien vouloir porter toute son attention sur ce point. L'unanimité qui se manifeste à cet égard me fait espérer que nous aboutirons bientôt à un résultat favorable.

M. le ministre du travail. J'ai entendu avec beaucoup d'émotion l'appel lancé par M. Denvers, auquel j'avais pour ainsi dire répondu d'avance lorsque je m'adressais à M. Dassaud.

S'il s'agit de réviser les régimes spéciaux, nous pourrons sans doute arriver à une entente, étudiée avec le maximum, je ne veux pas dire de générosité — j'ai déjà eu l'occasion d'indiquer que c'est un mot que je n'aime pas — mais avec le maximum d'équité, ce qui doit être fait par la nation pour ceux qui ont travaillé et qui sont morts pour son service.

C'est la mission dont je suis chargé. Je tâcherai de la remplir avec le maximum de la confiance que vous avez bien voulu m'accorder.

M. Denvers. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement?

M. le rapporteur général. La commission espère que M. Denvers va retirer son amendement.

M. Denvers. Je le retire, en effet.

M. le président. L'amendement est retiré.

Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 410 ?...

Je le mets aux voix au chiffre de 3.570 millions de francs.

(*Le chapitre 410, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 411. — Contribution annuelle de l'Etat au fonds de répartition de la caisse autonome de retraites des ouvriers mineurs, 2.790.000.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 412. — Contribution annuelle de l'Etat à la caisse autonome mutuelle de retraites des agents des chemins de fer secondaires et aux caisses de retraites assimilées, 24.800.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 413. — Attribution aux personnels auxiliaires des allocations viagères annuelles, 300.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 414. — Œuvres sociales, 16 millions 750.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 415. — Prestations en espèces assurées par l'Etat au titre du régime de la sécurité sociale, mémoire.

7e partie. — Subventions.

« Chap. 500. — Participation de la France au fonctionnement de l'organisation internationale du travail, 44.752.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 501. — Frais de fonctionnement du centre d'études et d'information du service social du travail. — Attribution de bourses aux élèves, 2.000.000 de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 502. — Aide aux travailleurs émigrants, 7.900.000 francs. »

Je suis saisi par M. Landry, d'un amendement tendant à rétablir pour ce chapitre le chiffre voté par l'Assemblée nationale et à porter en conséquence la dotation de ce chapitre à 8.000.000 de francs.

La parole est à M. Lafay pour soutenir l'amendement.

M. Lafay. Cet amendement a été déposé par M. Landry, car la réduction proposée aggraverait la situation sociale des travailleurs étrangers dont nous cherchons à augmenter actuellement le nombre en France.

M. le rapporteur. La commission des finances, en proposant cette réduction au Conseil de la République, a voulu provoquer les explications de M. le ministre sur ce chapitre.

Nous nous demandons si ce crédit ne fait pas double emploi avec celui de 200 millions prévu au chapitre 7012 du budget de la santé publique et de la population. 200 millions d'un côté, 8 millions de l'autre, nous avons voulu savoir s'il s'agissait d'un crédit de 208 millions.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre du travail. Les crédits inscrits au titre de l'aide aux travailleurs émigrants correspondent au versement d'une subvention pour le fonctionnement de l'œuvre du service social d'aide aux émigrants.

Ce service groupe un certain nombre d'assistantes sociales spécialisées dans l'aide sociale aux travailleurs étrangers en cours de fixation sur notre territoire. Il doit, notamment, assurer le regroupement et le reclassement des ouvriers étrangers déportés en Allemagne au titre du travail obligatoire et il fonctionne dans 29 départements.

Par contre, le chapitre 7012 du budget du ministère de la santé publique et de la population indique par son libellé même « Immigration en France de femmes et d'enfants », qu'il s'agit d'un objet tout à fait différent et qui ne se confond pas avec celui du chapitre que vous êtes en train d'étudier.

Le Gouvernement est donc d'accord sur l'amendement de M. Landry.

M. le rapporteur. La commission accepte de proposer le rétablissement du crédit demandé par le Gouvernement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement accepté par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 502, qui se trouve ainsi porté au chiffre de 8 millions.

(*Le chapitre 502 avec ce chiffre est adopté.*)

M. le président. « Chap. 503. — Encouragements aux sociétés ouvrières et aux fédérations de sociétés ouvrières de production et de crédit, 200.000 francs. » — (*Adopté.*)

8e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 600. — Secours, 480.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 601. — Réparations civiles d'accidents du travail, 195.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 602. — Allocations de l'Etat aux titulaires de rentes d'assurances sociales, 1.400.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 603. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations. » — (Mémoire.)

« Chap. 604. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

« Chap. 605. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

TITRE II. — LIQUIDATION DES DÉPENSES RÉSULTANT DES HOSTILITÉS

« Chap. 700. — Subventions aux comités d'entreprises et aux institutions sociales. — (Mémoire.)

« Chap. 701. — Renforcement temporaire des services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre. — Rémunération des agents contractuels, 78.882.000 francs. »

Sur ce chapitre, M. Larribère a présenté un amendement tendant à rétablir partiellement le crédit demandé par le Gouvernement à concurrence de 1.500.000 francs et à porter, en conséquence, la dotation de ce chapitre à 79.882.000 francs.

La parole est à M. Larribère.

M. Larribère. Mesdames, messieurs, mon amendement a pour objet le rétablissement de crédits permettant de recruter dix-huit agents contractuels contrôleurs sociaux de la main-d'œuvre nord-africaine.

Après avoir participé, comme on le sait, à la libération de la France, les Nord-Africains sont venus en grand nombre participer à son relèvement économique. Ils travaillent dans les industries-clés, c'est-à-dire les plus pénibles: métallurgie, mines, industries chimiques. Des centaines de milliers d'entre eux sont répartis dans les régions industrielles les plus importantes: Nord, régions parisienne, lyonnaise et marseillaise. Le plan Monnet a prévu l'arrivée d'un contingent de 85.000 Nord-Africains.

Cette émigration massive n'a pas été jusqu'à présent organisée. Au départ des ports d'Afrique, les travailleurs sont souvent les victimes de trafiquants à bord des bateaux, et ils ne trouvent pas plus à leur départ qu'à leur arrivée en France de centres d'accueil. Dans la région où ils travaillent, ils ne trouvent généralement pas de logement. Le moindre mal qui puisse leur arriver c'est de trouver des caves, des chambres où ils doivent s'entasser dans des conditions d'hygiène déplorables.

Enfin, ne disposant pas de contrats de travail, n'ayant pas de qualification professionnelle, puisque l'Algérie n'a pas d'industrie et n'est qu'une source de matières premières et un débouché pour nos produits fabriqués, ils errent souvent pendant des jours et des semaines sans trouver d'embauche.

Les organisations syndicales ont formulé des propositions concrètes pratiques et très détaillées, en particulier dans la région parisienne, pour améliorer la situation misérable de ces travailleurs.

Elles demandent en particulier que soient créés en Afrique du Nord des centres d'embauche, notamment dans les ports d'embarquement d'Alger, d'Oran, de Bône, et que soit prévu un examen médical qui vérifierait leurs aptitudes physiques, leur état de santé. Des contrats de travail y seraient discutés. Ces bureaux seraient placés sous la direction d'un représentant du ministre du travail, avec le contrôle des syndicats ouvriers. Elles ont demandé aussi que soient organisés, au départ et à l'arrivée, des centres d'accueil où ces travailleurs trouveraient un minimum de confort, en attendant leur acheminement vers les lieux de travail.

J'ai sous les yeux le programme d'amélioration de la situation des travailleurs nord-africains adressé par nos élus au préfet de la Seine. Ils lui demandent de mettre une caserne de Saint-Denis à la disposition de la municipalité pour y héberger les Algériens qui sont si nombreux dans cette ville et aussi l'organisation, pour ces ouvriers, de centres de forma-

tion professionnelle accélérée, d'écoles où ils apprendraient le français, puisque la plupart ne comprennent pas notre langue. Ils demandent aussi l'organisation de cercles pour les loisirs.

Sans doute on a déjà commencé à réaliser ce programme, par exemple à Marseille où on a constitué un centre de transit qui pourra recevoir bientôt quatre à cinq cents travailleurs nord-africains.

Vous pensez bien que l'amélioration du sort de ces travailleurs ne se fera dans de bonnes conditions que dans la mesure où l'on aura un cadre de contrôleurs sociaux connaissant leur langue, leurs mœurs, pouvant apprécier leurs difficultés et leurs désirs.

Je vais vous en donner un exemple, et j'attire particulièrement l'attention de M. le ministre sur ce problème important.

Les travailleurs algériens viennent en France uniquement pour subvenir aux besoins de leur famille qui vit en Algérie, dans le dénuement le plus complet. Or, les allocations familiales ne leur sont pas payées ou ne le sont qu'avec des retards considérables. Il est aisé de s'imaginer l'état d'esprit de ces travailleurs aux appels de détresse qui leur viennent de chez eux. Certains sont en France depuis deux ans et leurs familles n'ont rien touché pour leurs enfants.

Ces travailleurs demandent que les allocations leurs soient versées directement, quitte pour eux, à les faire parvenir à leurs familles.

Je ne sais si ce vœu est réalisable. En tout cas, il est urgent d'intervenir auprès des administrations algériennes afin que les allocations familiales soient payées rapidement. Il faut également faire le rappel des allocations qui n'ont pas été payées en Algérie de 1942 à 1944.

En attendant, il est indispensable qu'il y ait, dans les centres algériens, des contrôleurs qui aideraient les travailleurs, qui interviendraient auprès des caisses et feraient rectifier les erreurs qui sont souvent à l'origine des retards.

Bien entendu, ces contrôleurs ne doivent avoir rien de commun avec l'ancienne organisation policière de contrôle algérien, de triste mémoire.

Je termine en rappelant que M. le ministre a marqué, à l'Assemblée nationale, la nécessité d'un tel corps de spécialistes du contrôle social nord-africain. Nous regrettons qu'il n'ait pas soutenu sa position avec plus de conviction.

Je dois ajouter que la commission de l'intérieur du Conseil de la République, à laquelle j'ai soumis mon amendement, s'est déclarée unanimement d'accord avec moi.

J'espère que la commission des finances, ainsi que le Conseil de la République, voudront bien nous suivre dans une voie qui permettra d'améliorer le sort de ces braves gens que sont les travailleurs algériens. (*Applaudissements à l'extrême gauche et sur quelques bancs à gauche.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission des finances du Conseil de la République est d'accord sur le fond avec l'auteur de l'amendement, mais pas sur ses conclusions.

Elle est d'accord sur le fond parce qu'elle estime qu'il est nécessaire de laisser subsister un contrôle social des Nord-Africains, qui rend à nos populations indigènes les plus grands services lorsqu'ils sont déplacés dans la métropole.

Sur l'utilité de ce corps de contrôleurs, nous sommes d'accord: il faut qu'il subsiste. La discussion repose en plus du corps des contrôleurs sociaux du cadre actuel qui comprend, d'une part, les contrôleurs nord-africains, sur la création de dix-huit emplois supplémentaires de contrôleurs nord-africains.

Je crois que la réduction du cadre des contrôleurs métropolitains peut être opérée parce qu'ils sont chargés de la perception de l'indemnité compensatrice des prisonniers de guerre, du contrôle de la main-d'œuvre déplacée, du contrôle des populations immigrantes parce que, nous le savons, le nombre prévu pour ces contrôleurs ne sera pas atteint, le nombre des prisonniers de guerre devant aller en diminuant. Par conséquent, nous pourrons réduire le nombre des contrôleurs métropolitains pour augmenter, sans réduire le total de l'effectif, le nombre des contrôleurs nord-africains.

A cette occasion, je voudrais dire que, comme vous, nous portons le plus grand intérêt aux travailleurs indigènes, et que nous serions désireux d'attirer l'attention de M. le ministre du travail sur les conditions difficiles dans lesquelles se trouvent quelquefois les familles de nos Nord-Africains qui touchent, avec beaucoup de retard, leurs allocations familiales.

Au nom de la commission des finances, j'attire tout spécialement votre attention sur ce chapitre important, et nous vous demandons de faire tout ce qui est en votre pouvoir pour que ces allocations soient payées dans le plus bref délai.

Je voudrais aussi exprimer un désir. Tout à l'heure, on a demandé que nos Nord-Africains reçoivent, par des moniteurs indigènes, une formation d'après leur caractère propre. J'aimerais, au contraire, qu'en arrivant en France ils apprennent le français, car, dans ma commune, de nombreux travailleurs nord-africains, qui sont venus me voir en délégation, ne savent pas un mot de français.

Il me paraîtrait tout à fait normal qu'à l'occasion du chapitre suivant, l'enseignement du français puisse être prévu, de façon que nous intégrions complètement ces Nord-Africains dans notre civilisation dont ils connaîtraient tous les bienfaits. Ils feraient ainsi partie intégrante de la communauté française.

M. le président. La parole est à M. le ministre du travail.

M. le ministre du travail et de la sécurité sociale. Je ferai trois brèves observations.

D'abord, des mesures viennent d'être prises pour hâter le payement des allocations familiales aux travailleurs nord-africains.

De plus, je suis d'accord avec M. le rapporteur pour demander, sans même réclamer d'augmentation de crédits, la possibilité d'enseigner le français aux travailleurs nord-africains arrivant en France.

Enfin, je laisse au Conseil de la République le soin de juger s'il convient d'accepter ou non l'augmentation de crédits réclamée par votre collègue.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Je demande à notre collègue, étant donné les explications fournies par M. le ministre, étant donné, d'autre part, qu'il sera facile de réduire le cadre métropolitain pour avoir un corps de contrôleurs nord-africains plus développé, de bien vouloir retirer son amendement.

M. Larribère. N'étant pas convaincu par les arguments qui ont été présentés, je maintiens mon amendement.

M. le président. L'amendement étant maintenu, je le mets aux voix.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence le chapitre 701 est adopté, avec le chiffre de 79.882.000 francs.

« Chap. 702. — Renforcement temporaire des services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre. — Salaires du personnel auxiliaire, 8.226.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 702.

(*Le chapitre 702 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 703. — Renforcement temporaire des services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre. — Frais de déplacement, 24.500.000 francs. » — (*Adopté*).

« Chap. 704. — Renforcement temporaire des services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre. — Matériel, 18 millions de francs. — (*Adopté*).

« Chap. 705. — Entretien de la main-d'œuvre déplacée et dépenses diverses, 64 millions de francs. » — (*Adopté*).

« Chap. 706. — Formation professionnelle accélérée. — Dépenses de fonctionnement des centres, 2.970 millions de francs. »

Je suis saisi de deux amendements pouvant faire l'objet d'une discussion commune:

Le premier de M. Dassaud;

Le deuxième de Mme Brion, tendant tous les deux à rétablir le crédit demandé par le Gouvernement et voté par l'Assemblée nationale et à porter en conséquence la dotation de ce chapitre à 3 milliards de francs.

La parole est à M. Dassaud.

M. Dassaud. Je pense que je me suis suffisamment expliqué tout à l'heure et que, par conséquent, il est inutile d'insister.

M. le président. La parole est à Mme Brion.

Mme Brion. J'ai déjà défendu cette question tout à l'heure, et je pense que ce serait d'un grand intérêt que de revenir à ce chiffre.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Après les explications fournies par M. le ministre, tout à l'heure, la commission propose de revenir au chiffre de 3 milliards demandé par le Gouvernement. (*Applaudissements*).

M. le président. La commission accepte les deux amendements tendant à rétablir le chapitre 706 au chiffre de 3 milliards de francs.

Je mets aux voix le chapitre 706, avec ce chiffre.

(*Le chapitre 706, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le ministre du travail. Je remercie vivement le Conseil de la République.

M. le président. « Chap. 707. — Services départementaux de formation professionnelle. — Dépenses de personnel, 32.000.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 7072. — Services départementaux de formation professionnelle. — Dépenses de matériel, 5.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 708. — Réadaptation professionnelle et garantie de salaires des démobilisés, prisonniers et déportés, 43 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 709. — Main-d'œuvre étrangère. — Frais de fonctionnement des commissions de rapatriement, 3 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 7092. — Prime d'accueil prévue pour les travailleurs italiens immigrants pour l'article 17 de l'accord franco-italien du 30 novembre 1946, 80 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 710. — Matériel et dépenses diverses du contrôle social des Nord-Africains, 17.300.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 711. — Services généraux de la main-d'œuvre. — Magasins et transports. — Emoluments du personnel contractuel, 13.756.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 712. — Services généraux de la main-d'œuvre. — Magasins et transports. — Salaires du personnel auxiliaire, 5 millions 624.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 713. — Services généraux de la main-d'œuvre. — Magasins et transports. — Matériel, 3.300.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 7132. — Services généraux de la main-d'œuvre. — Achat de matériel automobile, ».

« Chap. 714. — Services généraux de la main-d'œuvre. — Entretien et fonctionnement des véhicules automobiles, 21.520.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 715. — Responsabilité civile et accidents du travail, 1 million de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 716. — Régie des dépenses. — Services de la main-d'œuvre. — Rémunération du personnel contractuel, 16.859.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 717. — Régie des dépenses. — Services de la main-d'œuvre. — Rémunération du personnel auxiliaire, 14.697.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 718. — Régie des dépenses. — Services de la main-d'œuvre. — Dépenses de fonctionnement, 3 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 719. — Entretien des prisonniers de guerre employés en régie par le ministère. » — (Mémoire.)

« Chap. (ancien 720). — Entretien des prisonniers de guerre. — Dépenses communes, ».

« Chap. (ancien 721). — Entretien des prisonniers de guerre. — Dépenses particulières aux camps de prisonniers, ».

« Chap. (ancien 7212). — Participation de la France aux dépenses du comité international de la Croix Rouge en faveur des prisonniers de guerre, ».

« Chap. (ancien 722). — Entretien des unités de garde des prisonniers de guerre et personnel français des dépôts, ».

« Chap. 723. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — (Mémoire.)

« Chap. 724. — Dépenses des exercices clos. » — (Mémoire.)

Nous avons terminé l'examen du budget du ministère du travail et de la sécurité sociale.

— 10 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Maire un rapport fait au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, sur la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 7 de l'acte dit loi du 25 septembre 1941, prescrivant un recensement général et permanent des propriétaires de véhicules automobiles et de leurs remorques.

Le rapport sera imprimé sous le n° 473, et distribué.

— 11 —

RETRAIT PROVISOIRE DE L'ORDRE DU JOUR DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

M. le président. M. le président de la commission de la presse m'a fait connaître qu'il demande que la discussion des résolutions de MM. Duchet et Grangeon relatives au cinéma soit provisoirement retirée de l'ordre du jour, étant entendu que la conférence des présidents proposera jeudi prochain une date pour leur discussion.

Il n'y a pas d'opposition ?

Il en est ainsi décidé.

— 12 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Conformément à ses décisions précédentes, le Conseil de la République se réunira en séance publique demain à quinze heures pour la suite de l'examen des budgets des dépenses.

Doivent être discutés: l'après-midi, le budget des ministères d'Etat, de la présidence du conseil, de la distribution et de la justice, ainsi que les budgets annexes de la Légion d'honneur et de l'ordre de la Libération.

En séance de nuit, le budget de la production industrielle.

Voici donc quel serait l'ordre du jour de la séance de demain mardi 29 juillet, à quinze heures:

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant fixation des crédits applicables aux dépenses du budget ordinaire de l'exercice 1947 (dépenses civiles). (N°s 456 et 457, année 1947. M. Alain Poher, rapporteur général.)

Il n'y a pas d'observation ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à minuit vingt minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du 24 juillet* 1947. (*Journal officiel du 25 juillet* 1947.)

Page 1081, 3e colonne:

— 10 —

DÉPOT D'UNE PROPOSITION DE RÉSOLUTION

6e ligne:

Au lieu de: « ...la commune de Saint-Donat (Drôme) et les communes environnantes .»

Lire: « ...les communes de Saint-Donat-sur-l'Herbasse, Clérieux, Saint-Bardoux, Charros-Curson (Drôme) et les communes limitrophes. »

Erratum.

Au compte rendu in extenso *de la séance du 24 juillet* 1947.

DÉPENSES DU BUDGET ORDINAIRE DE L EXERCICE 1947

(SERVICES CIVILS)

Page 1105, 3e colonne, 7e partie, subventions:

Après le chapitre ancien 5062, subvention au budget local des établissements français dans l'Inde:

Rétablir le texte suivant:

« Chap. 507. — Subventions aux territoires victimes de cyclones ou autres cataclysmes. (Mémoire.) »

QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 28 JUILLET 1947

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« *Art. 82. — Tout conseiller qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul conseiller et à un seul ministre* ».

« *Art. 83. — Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion* ».

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

405. — 28 juillet 1947. — **M. Bernard Lafay** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale:** 1° si, aux termes de la réponse faite à la question écrite n° 1773 posée le 2 mai 1947 par M. Joseph Denais, député, les caisses de sécurité sociale sont en droit d'exiger de l'assuré autorisé à suivre un traitement thermal la justification matérielle de la dépense faite pour son déplacement, alors qu'il justifie, par ailleurs, de la réalité de la cure et du séjour dans la station thermale adéquate; en d'autres termes, si le voyage en chemin de fer est le seul mode de déplacement susceptible d'ouvrir droit à remboursement, à l'exclusion des autres moyens de transport; 2° si le fait d'avoir emprunté un itinéraire détourné, dans le cas, notamment, où l'assuré prendrait, avant ou après sa cure, le congé annuel payé prévu par la législation en vigueur, doit nécessairement entraîner pour lui la perte du droit à remboursement sur la base du trajet direct de sa résidence à la station thermale autorisée par la caisse.

Paris — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.